

Załącznik nr 1 do  
Uchwały numer 33/2018  
Zarządu CARGOTOR sp. z o.o.  
z dnia 10 października 2018 r.



## Instrukcja

postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków  
i incydentów na infrastrukturze zarządzanej przez CARGOTOR sp. z o.o.

**TR-02**

**WYDANIE 2**

Warszawa 2018

Prezes Zarządu

.....

Właściciel:  
**CARGOTOR Sp. z o.o.**  
ul. Lubelska 13  
03-802 Warszawa  
Wszelkie prawa zastrzeżone

Publikacja, kopiowanie, dystrybucja, modyfikacja, wprowadzanie zmian, modyfikacja w celach komercyjnych całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody właściciela są zabronione.

## Spis treści

ROZDZIAŁ 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	5
§ 1 Użyte w instrukcji określenia oznaczają .....	5
§ 2 Cel i zakres instrukcji .....	8
ROZDZIAŁ 2 SPOSÓB POWIADAMIANIA O ZDARZENIACH.....	10
§ 3 Zgłoszenie zdarzenia przez pracownika.....	10
§ 4 Postępowanie dyżurnego ruchu i dyżurnego ruchu koordynującego po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu .....	11
§ 5 Zawiadomienie o zdarzeniu.....	13
§ 6 Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia .....	14
ROZDZIAŁ 3 KOMISJA KOLEJOWA .....	15
§ 7 Skład komisji kolejowej i sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej .....	15
§ 8 Zmiana składu komisji kolejowej .....	16
§ 9 Zadania komisji kolejowej .....	16
§ 10 Kierowanie pracami komisji.....	16
§ 11 Prawa i obowiązki komisji kolejowej .....	17
§ 12 Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia.....	18
§ 13 Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia .....	20
§ 14 Protokół oględzin miejsca zdarzenia .....	24
§ 15 Wstępna analiza zdarzenia .....	24
§ 16 Współpraca komisji z innymi organami na miejscu zdarzenia .....	25
ROZDZIAŁ 4 USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA .....	26
§ 17 Ustalenia Końcowe .....	26
§ 18 Wnioski zapobiegawcze.....	26
§ 19 Protokół ustaleń końcowych .....	27
§ 20 Postępowanie w sprawach spornych .....	28
§ 21 Ustalenie strat .....	28
§ 22 Termin zakończenia postępowania .....	29
ROZDZIAŁ 5 DZIAŁANIA PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA.....	29
§ 23 Akta postępowania.....	29
§ 24 Wykonanie wniosków zapobiegawczych.....	30
ROZDZIAŁ 6 ZDARZENIA POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE/WYPADKOWE.....	30
§ 25 Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.....	30
§ 26 Zgłaszanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.....	31
§ 27 Postępowanie po otrzymaniu zgłoszenia .....	31
§ 28 Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.....	31
ROZDZIAŁ 7 STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI .....	32
§ 29 Rejestracja zdarzeń i incydentów kolejowych.....	32

§ 30 Statystyka wypadków kolejowych i incydentów kolejowych .....	32
§ 31 Wskaźniki bezpieczeństwa .....	33
ROZDZIAŁ 8 ZAPOBIEGANIE WYPADKOM .....	33
§ 32 Ogólne zasady zapobiegania wypadkom kolejowym .....	33
§ 33 Obowiązki kierowników komórek organizacyjnych CARGOTOR sp. z o.o. i aparatu nadzoru ..	33
§ 34 Program działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa .....	34
§ 35 Narady poświęcone zapobieganiu wypadkom kolejowym .....	34
ZAŁĄCZNIKI .....	36
ZAŁĄCZNIK Nr 1 ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU/WYPADKU/INCYDENCIE*) NA LINII KOLEJOWEJ .....	37
ZAŁĄCZNIK Nr 2 SCHEMAT POWIADAMIANIA O ZDARZENIU KOLEJOWYM .....	38
ZAŁĄCZNIK Nr 3 WYKAZ DANYCH TELEADRESOWYCH .....	40
ZAŁĄCZNIK Nr 4 PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU .....	41
ZAŁĄCZNIK Nr 5 PROTOKÓŁ OGLĘDZIN MIEJSCA WYPADKU/INCYDENTU KOLEJOWEGO .....	43
ZAŁĄCZNIK Nr 6 PROTOKÓŁ OGLĘDZIN MIEJSCA WYPADKU/INCYDENTU NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM LUB PRZEJŚCIU .....	48
ZAŁĄCZNIK Nr 7 KWALIFIKACJA PRZYCZYŃ ZDARZENIA ORAZ JEGO KATEGORIE .....	52
ZAŁĄCZNIK NR 8 POSTĘPOWANIE NR..... W SPRAWIE POWAŻNEGO WYPADKU /WYPADKU/INCYDENTU KOLEJOWEGO .....	57
ZAŁĄCZNIK NR 9 REJESTR ZDARZEŃ KOLEJOWYCH .....	58
ZAŁĄCZNIK NR 10 PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH .....	59
ZAŁĄCZNIK NR 11 PROTOKÓŁ WYŚLUCHANIA .....	63
ZAŁĄCZNIK NR 12 PROTOKÓŁ UŻYCIA URZĄDZENIA KONTROLNO-POMIAROWEGO TYPU ALCOTEST DO ILOŚCIOWEGO OZNACZENIA ALKOHOLU W WYDYCHANYM POWIETRZU .....	64
ZAŁĄCZNIK NR 13 WZÓR FORMULARZA RAPORTU DZIENNEGO I MIESIĘCZNEGO .....	65
ZAŁĄCZNIK NR 14 NOTATKA Z DOKONANIA OGLĘDZIN .....	66
SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ .....	66
ZAŁĄCZNIK NR 15 SPRAWOZDANIE KOŃCOWE Z SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ .....	67
ZAŁĄCZNIK NR 16 TABELA ZMIAN .....	68

# ROZDZIAŁ 1

## POSTANOWIENIA OGÓLNE

### § 1

#### Użyte w instrukcji określenia oznaczają

1. **Bezpieczeństwo** - brak niedopuszczalnego ryzyka szkody;
2. **Ryzyko** - częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody;
3. **Zagrożenie** - stan, który może prowadzić do wypadku;
4. **Komisja kolejowa** - osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek;
5. **Postępowanie** – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
6. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent;
7. **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
  - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami, lub
  - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;
8. **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 na przejazdach,
  - 4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
  - 5) pożar pojazdu kolejowego;
9. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
10. **Kolizja** – jest to zdarzenie obejmujące:
  - 1) zderzenie – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków;
  - 2) najechanie – niezamierzone, dynamiczne:
    - a) zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
    - b) zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,
    - c) najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego;
  - 3) starcie – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów;
11. **Wykolejenie** – wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny;
12. **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;
13. **Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu** – oznaczają 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;

14. **Pożar pojazdu kolejowego** – oznacza pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową i końcową (lub na jednej z tych stacji) albo podczas rozrządzenia wagonów;
15. **Sytuacja potencjalnie niebezpieczna** – sytuacja eksploatacyjna lub inne wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego;
16. **Wydarzenie kolejowe** – każda niepożądana sytuacja zaistniała w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu zakłócająca realizację procesu przewozowego, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie pociągu lub zakłócenie prac manewrowych;
17. **Ofiary w ludziach** – zabici lub ciężko ranni w poważnym wypadku albo ciężko ranni w wypadku;
18. **Samobójstwo** – czyn zarejestrowany i kwalifikowany przez właściwy organ, polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego celem jest zgon;
19. **Poszkodowany** – zabity, ciężko ranny lub ranny;
20. **Ranny** – osobę, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;
21. **Zdarzenie poprzedzające wypadek** – wydarzenie, które doprowadziło lub z dużym prawdopodobieństwem mogło doprowadzić do 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, pęknięcia koła w eksploatowanym pojeździe kolejowym, pęknięcie osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym.
22. **Złamanie szyny** – pęknięcie szyny w całym przekroju lub wykruszenie na długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm
23. **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.
24. **Defekt sygnalizacji** – defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w wyniku którego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej.
25. **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny** – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny.
26. **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny** – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny.
27. **Pęknięcie koła w eksploatowanym pojeździe kolejowym** – pęknięcie koła w całym przekroju, który stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).
28. **Pęknięcie osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym** – pęknięcie osi w całym przekroju, który stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).
29. **Ciężko ranny** – osoba, która w wyniku wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny;
30. **Zabity** – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub w jego wyniku doznała obrażeń ciała, powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku;
31. **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;
32. **Linia kolejowa** – droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajęтыми pod nie gruntami;

33. **Zarządca infrastruktury** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty;
34. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;
35. **Bocznica kolejowa** – droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane;
36. **Użytkownik bocznic kolejowej** – podmiot działający w obrębie bocznic kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego;
37. **System zarządzania bezpieczeństwem** – organizację i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa;
38. **Posterunek ruchu** – wyznaczone miejsce służące do eksploatacji kolei zapewniające bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu kolejowego;
39. **Posterunek zapowiadawczy** – następczy 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 dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład;
41. **Szlak kolejowy** – część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii;
42. **Odstęp** – część toru szlakowego między:
  - 1) posterunkiem zapowiadawczym i najbliższym posterunkiem odstępowym, bocznicowym lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej,
  - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznicowymi,
  - 3) posterunkiem odstępowym i bocznicowym,
  - 4) dwoma kolejnymi semaforami blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze,
43. **Posterunek odstępowy** jest posterunkiem ruchu urządzonego na szlaku w celu podziału szlaku na odstępy. Posterunek odstępowy reguluje następstwo pociągów, to jest pozwala na przejazd (wjazd) pociągów w następny odstęp dopiero wtedy, gdy odstęp jest wolny. Posterunki odstępowe obsługiwane na liniach z półsamoczynną blokadą liniową nazywają się posterunkami blokowymi, a na liniach z telefonicznym zapowiadaniem pociągów posterunkami odstępowymi telefonicznymi;
44. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych;
45. **Pracownicy łącznie z personelem podwykonawców (pracownik kolejowy)** – wszystkie osoby, których zatrudnienie ma związek z koleją i które w czasie zdarzenia znajdują się w pracy; obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury;
46. **Osoba nieupoważniona na terenie kolejowym** – każda osoba przebywająca na terenie kolei, której obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów;
47. **Użytkownik przejazdu kolejowego** – każda osoba korzystająca z przejazdu kolejowego lub przejścia dla pieszych, w celu przekroczenia linii kolejowej za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo;
48. **Inne osoby** – oznaczają wszystkie osoby, które nie zostały zdefiniowane jako „pracownicy łącznie z personelem podwykonawców”, „użytkownicy przejazdu kolejowego” lub „osoby nieupoważnione na terenie kolejowym”;
49. **Straty** – koszty związane ze zdarzeniem;
50. **Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska** - stratę w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro;

51. **Dyżurny ruchu** – pracownik zarządcy infrastruktury odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach);
52. **Kierujący akcją ratunkową** – osoba kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratunkowej do czasu usunięcia skutków wypadku kolejowego będąca:
  - 1) przedstawicielem Państwowej Straży Pożarnej lub,
  - 2) w zależności od miejsca wypadku: przedstawicielem zarządcy infrastruktury, użytkownika boczniczy względnie przewoźnika;
53. **Dyżurny ruchu koordynujący** – pracownik bieżącego nadzoru zarządcy infrastruktury, regulujący i koordynujący całokształt pracy związanej z ruchem kolejowym w obrębie wyznaczonego obszaru linii kolejowej lub właściwy pracownik innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, przyjmujący zgłoszenie o zdarzeniu;
54. **Przerwa w ruchu pociągów** – wstrzymanie ruchu pociągów wskutek przeszkody lub zatarasowania na stacji wjazdu lub wyjazdu, względnie toru szlakowego na szlaku jednotorowym, albo obu torów na szlaku dwutorowym, które uniemożliwiają jazdę pociągów do jednej z sąsiednich stacji na okres powyżej 30 minut;
55. **Ograniczenie ruchu** – zmniejszenie przepustowości szlaku lub stacji trwające powyżej 60 minut, jeżeli spowodowało opóźnienie pociągów;
56. **Regulamin RID** – Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych;
57. **Załącznik 2 do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej SMGS** – Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych;
58. **Analiza ryzyka** - oznacza systematyczne wykorzystywanie wszystkich dostępnych informacji do identyfikowania zagrożeń i szacowania ryzyka;
59. **Wycena ryzyka** - oznacza procedurę opierającą się na analizie ryzyka, która ma na celu ustalenie, czy osiągnięto poziom dopuszczalnego ryzyka;
60. **Kryteria akceptacji ryzyka** - oznaczają kryteria, na podstawie których oceniana jest dopuszczalność danego ryzyka; kryteria te stosuje się, aby ustalić, czy poziom ryzyka jest na tyle niski, że nie jest konieczne podejmowanie natychmiastowych działań w celu jego zredukowania;
61. **Rejestr zagrożeń** – oznacza dokument, w którym rejestruje się i opatruje odniesieniami zidentyfikowane zagrożenia, związane z nimi środki i źródło zagrożeń oraz wskazuje organizację, która ma nimi zarządzać;
62. **Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)** – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem.
63. **Ir - 8** – Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8

## § 2

### Cel i zakres instrukcji

1. Celem niniejszej instrukcji jest określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na infrastrukturze zarządzanej przez CARGOTOR sp. z o.o., zgodnego z obowiązującymi przepisami prawa; a także poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez ustalanie i wykonywanie wniosków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe, poprzez:
  - 1) określenie:
    - a) sposobu powiadamiania o zdarzeniach i sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych,
    - b) powoływania przewodniczącego komisji kolejowej,
    - c) prowadzenia postępowania przez komisję kolejową;
  - 2) ustalanie i wykonywanie środków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe,



- 3) bieżący monitoring:
  - a) ilości oraz przyczyn powstawania zdarzeń kolejowych,
  - b) innych wskaźników określających stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 4) podejmowanie systemowych oraz doraźnych środków zapobiegawczych.
2. Określony w niniejszej instrukcji tryb zgłaszania, analizowania, ew. badania oraz podejmowania środków zapobiegawczych po wystąpieniu sytuacji potencjalnie wypadkowych i innych niebezpiecznych zdarzeń stanowi wypełnienie przez CARGOTOR sp. z o.o. obowiązku wynikającego kryterium Q z Załącznika II do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.
3. W razie wystąpienia zdarzenia kolejowego należy postępować zgodnie z niniejszą instrukcją, która została opracowana zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym z dnia 16 marca 2016 r., ustawą dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz pisemnymi zaleceniami Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”.
4. W przypadku zaistnienia zdarzenia na styku infrastruktury CARGOTOR sp. z o.o. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. należy stosować się do zapisów instrukcji Ir-8.
5. Instrukcja określa także:
  - 1) zasady prowadzenia statystyki i analiz stanu bezpieczeństwa;
  - 2) zasady postępowania w zakresie zapobiegania zdarzeniom kolejowym;
  - 3) inne sprawy związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
6. Instrukcja obowiązuje:
  - 1) CARGOTOR sp. z o.o.,
  - 2) wszystkich przewoźników kolejowych, którzy zostali zobowiązani do jej przestrzegania na podstawie zawartej umowy dotyczącej dostępu do infrastruktury torowej w obszarze działania CARGOTOR sp. z o.o.
  - 3) wykonawców robót oraz użytkowników bocznic, których pojazdy kolejowe wjeżdżają na infrastrukturę zarządzaną przez CARGOTOR sp. z o.o.
7. Instrukcja obowiązuje:
  - 1) CARGOTOR sp. z o.o.,
  - 2) wszystkich przewoźników kolejowych, którzy zostali zobowiązani do jej przestrzegania na podstawie zawartej umowy dotyczącej dostępu do infrastruktury torowej w obszarze działania CARGOTOR sp. z o.o.
  - 3) wykonawców robót oraz użytkowników bocznic, których pojazdy kolejowe wjeżdżają na infrastrukturę zarządzaną przez CARGOTOR sp. z o.o.
8. Zasady prowadzenia akcji ratowniczych regulują odrębne przepisy.
9. Postępowanie w razie katastrofy budowlanej regulują odrębne przepisy.

10. Postępowanie w razie poważnej awarii, szkody w środowisku albo bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku regulują odrębne przepisy.
11. Komórka organizacyjna ds. bezpieczeństwa uprawniona jest do interpretowania postanowień zawartych w niniejszej instrukcji.

## **ROZDZIAŁ 2**

### **SPOSÓB POWIADAMIANIA O ZDARZENIACH**

#### **§ 3**

#### **Zgłoszenie zdarzenia przez pracownika**

1. Pracownik kolejowy, który zauważył zaistniałe zdarzenie kolejowe lub zdarzenie potencjalnie niebezpieczne powinien użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik kolejowy jest obowiązany osobiście a w przypadku gdy nie jest to możliwe za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków:
  - 1) dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu lub dyżurnemu ruchu koordynującemu – w przypadku Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze
  - 2) dyżurnemu ruchu najbliższej stacji (PKP PLK S.A.) oraz dyżurnemu ruchu koordynującemu CARGOTOR sp. z o.o. - w przypadku wystąpienia zdarzenia na punktach ładunkowych, zarządzanych przez CARGOTOR sp. z o.o., zlokalizowanych na terenie całej Polski.
3. W przypadku wystąpienia zdarzenia na styku infrastruktury będącej w zarządzie CARGOTOR sp. z o.o. oraz PKP PLK S.A., pracownik zgłasza:
  - 1) dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu CARGOTOR sp. z o.o. i dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu PKP PLK S.A. – w przypadku Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze,
  - 2) dyżurnemu ruchu najbliższej stacji PKP PLK S.A. oraz dyżurnemu ruchu koordynującemu CARGOTOR sp. z o.o. – w przypadku bocznic kolejowych zarządzanych przez CARGOTOR sp. z o.o.
4. Użytkownik bocznic kolejowej, którego bocznicą odgałęzia się od torów zarządzanych przez CARGOTOR sp. z o.o., w przypadku wystąpienia zdarzenia na styku torów użytkownika i zarządcy, powinien zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu CARGOTOR sp. z o.o., o każdym zdarzeniu kolejowym. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia prowadzone jest w oparciu o niniejszą instrukcję pod przewodnictwem CARGOTOR sp. z o.o. z udziałem przedstawiciela użytkownika bocznic.
5. Kierujący robotami na modernizowanych torach, obiektach i urządzeniach nieoddanych do eksploatacji na obszarze działania CARGOTOR sp. z o.o., powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu o wszystkich zaistniałych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego na terenie wykonywania robót.
6. Zgłaszając zdarzenie, należy podać:
  - 1) miejsce zdarzenia,
  - 2) czas zdarzenia,
  - 3) opis zdarzenia,
  - 4) skutki zdarzenia.

Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.

7. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierownik pociągu (manewrów) lub maszynista zgłasza zdarzenie zgodnie z ust 2.

8. Każdy pracownik jest obowiązany, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia poszkodowanemu w zdarzeniu pierwszej pomocy pod rygorem odpowiedzialności karnej za jej nieudzielenie.

## **§ 4**

### **Postępowanie dyżurnego ruchu i dyżurnego ruchu koordynującego po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu**

1. Dyżurny ruchu CARGOTOR sp. z o.o., który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia powinien:
  - 1) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
  - 2) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”;
  - 3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego (pogotowie ratunkowe, straż pożarna – nr telefonu 112), podając w miarę możliwości informacje o:
    - a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
    - b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
    - c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożenia nimi,
    - d) zawałeniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
    - e) wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego (np. na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy umieszczonej na wagonie, kontenerze lub przesyłce);
  - 4) w przypadku najechania pojazdu kolejowego na człowieka – zawiadomić o zdarzeniu pogotowie ratunkowe oraz najbliższą jednostkę Policji, z którą powiadamiający ustala zakres czynności prowadzonych na miejscu;
  - 5) niezwłocznie zgłosić zdarzenie:
    - a) dyżurnemu ruchu koordynującemu CARGOTOR sp. z o.o. z siedzibą na stacji Małaszewicze,
    - b) do właściwego terytorialnie przedstawiciela przewoźnika, który uczestniczył w zdarzeniu;
  - 6) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych;
  - 7) zgłosić zdarzenie właściwej dla miejsca zdarzenia jednostce straży ochrony kolei;
  - 8) powiadomić drużyny pociągowe i manewrowe o przyczynie postoju i przewidywanym czasie postoju;
  - 9) poinformować dyżurnego ruchu koordynującego:
    - a) o wykonaniu czynności, o których mowa w pkt: 1-4, 5b, 6 i 7,
    - 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 i powiadomić doradcę ds. przewozu materiałów niebezpiecznych;
  - 10) jeżeli jest taka potrzeba, na żądanie kierującego akcją ratowniczą, wprowadzić ograniczenie prędkości na torach sąsiadujących z miejscem zdarzenia, po których może odbywać się ruch kolejowy.
2. Dyżurny ruchu koordynujący, któremu zgłoszono zdarzenie jest zobowiązany:
  - 1) Powiadomić:
    - a) pracownika uprawnionego do pracy w komisji kolejowej z ramienia CARGOTOR sp. z o.o. mającego dyżur zgodnie z grafikiem dyżurów komisji kolejowej,
    - b) Dyrektora TRK,
    - c) Dyrektora TUI,

- d) Pełnomocnika Spółki ds. SMS.
- 2) sprawdzić wykonanie czynności, o których mowa w ust. 1 pkt. 1, 3, 6 i 7, i jeżeli nie zostały one wykonane przez dyżurnego ruchu, a zachodzi taka konieczność – żądać ich natychmiastowego wykonania
  - 3) zarządzić wyjazd zespołu kolejowego ratownictwa technicznego - na wniosek członka komisji przybyłego na miejsce zdarzenia;
  - 4) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
  - 5) zgłosić zdarzenie jednostce Żandarmerii Wojskowej, jeżeli zachodzi taka konieczność,
  - 6) powiadomić o zdarzeniu wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i państwowego powiatowego inspektora sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska lub życia i zdrowia ludzi;
  - 7) powiadomić jednostkę organizacyjną, w której zatrudniony jest pracownik kolejowy, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy;
  - 8) powiadomić właściwe terytorialnie powiatowe (miejskie) centrum zarządzania kryzysowego oraz stanowisko kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej;
  - 9) 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) nazwę towaru niebezpiecznego (według nazwy w liście przewozowym) lub inne informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego,
    - c) rodzaj i wielkość opakowania,
    - d) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
    - e) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
    - f) nazwisko i numer telefonu;
  - 10) 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;
  - 11) w przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern - powiadomić przedstawiciela właściwego przewoźnika o konieczności zapewnienia odpowiednich środków transportu, niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie;
  - 12) jeżeli w wyniku zdarzenia są zabiści lub ciężko ranni, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala, po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratunkową, wyznaczony uprawniony pracownik CARGOTOR sp. z o.o. podaje do wiadomości publicznej, za pośrednictwem środków masowego przekazu, adresy szpitali, do których przewieziono poszkodowanych, numery telefonów, pod którymi można uzyskać informację o takich osobach;
  - 13) powiadomić inspektora BHP w przypadku, gdy w zdarzeniu zostanie poszkodowany pracownik CARGOTOR sp. z o.o.;
  - 14) w uzgodnieniu z pracownikiem, o którym mowa w § 6 ust. 1 przybyłym na miejsce zdarzenia podjąć dalsze działania związane z usuwaniem skutków zdarzenia.

3. Przewoźnik kolejowy, uczestniczący w zdarzeniu, który otrzymał informację o zdarzeniu mającym miejsce na infrastrukturze zarządzanej przez CARGOTOR sp. z o.o., powiadamia o nim:
  - 1) członków komisji kolejowej ze strony przewoźnika;
  - 2) najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocłeniu oraz inne jednostki wskazane w ustaleniach wewnętrznych przewoźnika.
4. Pracownik CARGOTOR wskazany w grafiku dyżurów komisji kolejowej przybyły na miejsce zdarzenia kolejowego (powołany zgodnie ze sposobem opisanym w § 7 ust. 1) jest obowiązany żądać od dyżurnego ruchu koordynującego, stosownie do potrzeb:
  - 1) wezwania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego,
  - 2) powiadomienia Żandarmerii Wojskowej.

## **§ 5**

### **Zawiadomienie o zdarzeniu**

1. Dyżurny ruchu koordynujący, któremu zgłoszono zdarzenie na podstawie informacji otrzymanej od pracownika przybyłego na miejsce zdarzenia powiadamia o nim:
  - I. Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zwanego dalej „Przewodniczącym PKBWK”:
    - a) w formie SMS należy zgłaszać: poważne wypadki, wypadki i incydenty na numer podany w Załączniku nr 3 pkt. I, podając:
      - datę, godzinę i miejsce zaistnienia zdarzenia,
      - konsekwencje zaistniałe w wyniku zdarzenia,
      - podmiot na terenie którego zaistniało zdarzenie,
      - imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej,
      - imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia;
    - b) w przypadku poważnego wypadku dodatkowo należy podać informacje telefonicznie na w/w numer dyżurującego członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
  - II. Oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia w formie SMS na numer tel. podany w Załączniku nr 3 pkt. I, podając czas miejsce oraz zwięzły opis zdarzenia;
2. Pracownik CARGOTOR wskazany w grafiku dyżurów komisji kolejowej przybyły na miejsce zdarzenia kolejowego obowiązany jest w ciągu 24 godzin od wystąpienia zdarzenia sporządzić zawiadomienie o zdarzeniu zgodnie z Załącznikiem nr 1 do niniejszej instrukcji oraz przekazać je:
  - PKBWK,
  - Prezesowi UTK,
  - Pełnomocnikowi Spółki ds. SMS.Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.
3. Na każde wysłane zawiadomienie (do każdego z adresatów) należy posiadać potwierdzenie jego wysłania, które należy dostarczyć przewodniczącemu komisji kolejowej w celu dołączenia do akt sprawy.
4. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji - należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.
5. Wykonane czynności powinny być odnotowywane zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji.
6. Zabronione jest zatajania zdarzenia kolejowego.
7. W przypadku wykrycia zatajania lub próby zatajania, Prezes Zarządu zobowiązany jest:
  - 1) żądać zgłoszenia i zarejestrowania zdarzenia zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji,
  - 2) powołać odpowiednią do okoliczności i skutków zdarzenia komisję kolejową,
  - 3) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajania lub próby zatajania zdarzenia.

Wszystkie powyższe dane teleadresowe zostały wskazane w Załączniku nr 3 do instrukcji.

## § 6

### Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu, w oparciu o grafik dyżurów, dyżurny ruchu koordynujący powiadamia o nim pracownika dyżurującego wyznaczonego do udziału w komisji kolejowej, który niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia. W przypadku, gdy wskazany w grafiku pracownik z przyczyn od niego niezależnych nie może udać się na miejsce zdarzenia, dyżurny ruchu koordynujący powiadamia o tym fakcie kierownika komórki organizacyjnej ds. bezpieczeństwa, który wskazuje innego pracownika umieszczonego w wykazie, o którym mowa w § 7 ust. 1.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia wymienionego w ust. 1 pracownika, pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie, a w szczególności kierownik pociągu (prowadzący pojazd kolejowy z napędem, kierownik manewrów) powinien:
  - 1) przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pojazdów kolejowych, (jeżeli ruch nie może się odbywać, należy osłonić przeszkodę w sposób określony w obowiązujących instrukcjach, a dla zbliżających się pociągów podawać sygnał „stój”, a w razie potrzeby sygnał „alarm”),
  - 2) udzielić pierwszej pomocy rannym i unieruchomionym w pojazdach,
  - 3) zapobiegać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru lub innego miejscowego zagrożenia,
  - 4) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia,
  - 5) zabezpieczyć mienie kolejowe oraz mienie powierzone do przewozu.
3. Osoba upoważniona do prac w komisji kolejowej, przybyła na miejsce zdarzenia, do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową, obejmuje kierownictwo, a także:
  - 1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającymi pomocy poszkodowanym w zdarzeniu,
  - 2) współpracuje z organami policji, prokuratury, SOK itp.,
  - 3) sprawdza wykonanie przez dyżurnego ruchu obowiązków wynikających z § 4 niniejszej instrukcji,
  - 4) upewnia się o wykonaniu obowiązków przez osoby wymienione w ust. 2 zwłaszcza w zakresie zabezpieczenia miejsca zdarzenia i sąsiednich torów,
  - 5) zabezpiecza dokumentację związaną z ruchem pociągów, stanem infrastruktury, stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyny zdarzenia,
  - 6) współpracuje z przedstawicielami przewoźników kolejowych w zakresie organizacji przewozu ładunków.
4. Przed przybyciem komisji kolejowej lub bez zgody jej przewodniczącego nie wolno rozwiązywać drogi przebiegu, gdy zachodzi podejrzenie, że przyczyną zdarzenia może być:
  - 1) pominięcie sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój”,
  - 2) wyprawienie pociągu na zajęty tor szlakowy,
  - 3) przyjęcie pociągu na zajęty tor stacyjny,
  - 4) przełożenie rozjazdu pod taborem (jazda widełkowa),
  - 5) nieprawidłowe działanie układu kontroli zajętości torów lub rozjazdów.
5. Zgodę na rozwiązanie drogi przebiegu przewodniczący winien uzgodnić z członkiem komisji kolejowej będącym przedstawicielem przewoźnika, którego pojazd brał udział w zdarzeniu.
6. Dopuszcza się niezwłoczne rozwiązanie drogi przebiegu w przypadku, jeżeli jest to konieczne dla udzielenia pomocy poszkodowanym w zdarzeniu lub ograniczenia skutków zdarzenia.

## **ROZDZIAŁ 3 KOMISJA KOLEJOWA**

### **§ 7**

#### **Skład komisji kolejowej i sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej**

1. Prezes CARGOTOR sp. z o.o. określa wykaz pracowników CARGOTOR sp. z o.o. upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej. Wykaz wskazanych do pracy komisji członków winien zawierać nazwiska, imiona, adresy oraz numery telefonów.
2. Wykaz o którym mowa w ust. 1 (jak również zmiany) przekazywany jest do Przewodniczącego PKBWK oraz Prezesa UTK.
3. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu spośród osób upoważnionych, o których mowa w ust. 1, pisemnie wyznacza Prezes lub Członek Zarządu CARGOTOR sp. z o.o.
4. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.
5. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej przybyły na miejsce zdarzenia, wskazany spośród osób upoważnionych, o których mowa w ust. 1 i wyznaczony w grafiku dyżurów komisji kolejowej.
6. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania. Do komisji kolejowej wyznaczane są osoby o wysokich kwalifikacjach zawodowych i doświadczeniu.
7. W pracach komisji kolejowych powołanych na okoliczność zdarzenia związanego z przewozem towarów niebezpiecznych biorą udział uprawnieni doradcy ds. bezpieczeństwa przewozów kolejną towarów niebezpiecznych zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego.
8. W określonych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do składu komisji osobę spoza wykazu, jeżeli udział tej osoby może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia. Dotyczy to w szczególności:
  - 1) doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, w przypadku powstania zdarzenia mającego związek z przewozem tych towarów,
  - 2) inspektora ds. ochrony przeciwpożarowej, w przypadku powstania zdarzenia mającego związek z pożarem i/lub przewozem towarów niebezpiecznych,
  - 3) przedstawiciela zakładu naprawczego, producenta lub właściciela taboru, w przypadku podejrzenia, iż przyczyna powstania zdarzenia może dotyczyć tych jednostek,
9. W uzasadnionych przypadkach (tj. np. gdy przyczyna wypadku leży po stronie przewoźnika) Prezes Zarządu CARGOTOR sp. z o.o. jako przewodniczącego komisji może powołać przedstawiciela spoza Spółki.
10. W przypadkach, w których pracom komisji przewodniczy przedstawiciel spoza CARGOTOR sp. z o. o., w razie zaistnienia takiego uzasadnienia, członkowie komisji reprezentujący Spółkę winni wnioskować o włączenie do prac w komisji przedstawicieli spoza wykazu – w tym w szczególności ujętych w ust. 7. Decyzję w sprawie ich włączenia do prac komisji podejmuje przewodniczący komisji kolejowej przy udziale członków komisji.
11. Pełnienie czynności członka komisji kolejowej nie może być łączone z równoczesnym udziałem w zespole kierowania akcją usuwania skutków zdarzenia.
12. Za terminowe sporządzanie miesięcznych planów dyżurów (oraz nanoszenie ewentualnych korekt w tych planach) odpowiedzialny jest kierujący komórką organizacyjną ds. prowadzenia ruchu kolejowego.
13. Członkowie komisji kolejowych powinni podnosić swoje kwalifikacje zawodowe poprzez uczestniczenie w szkoleniach dla członków komisji organizowanych przez pracodawcę lub podmioty zewnętrzne nie rzadziej niż raz w roku.
14. W pracach komisji nie może uczestniczyć pracownik bezpośrednio związany z powstaniem zdarzenia.

15. Nie stawienie się wyznaczonego członka komisji, w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji, nie wstrzymuje prac obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.

## **§ 8**

### **Zmiana składu komisji kolejowej**

1. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie postępowania (w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych) zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez Prezesa lub Członka Zarządu CARGOTOR sp. z o.o., który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej. Przekazanie przewodniczenia komisji kolejowej odbywa się protokolarnie.
2. O zmianie, o której mowa w ust. 1, informuje się:
  - 1) członków komisji kolejowej,
  - 2) zainteresowane jednostki organizacyjne,
  - 3) Prezesa UTK,
  - 4) Przewodniczącego PKBWK;
3. Zmiany w składzie komisji kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 2 dokumentuje się w aktach postępowania.

## **§ 9**

### **Zadania komisji kolejowej**

1. Komisja kolejowa:
  - 1) ustala okoliczności i przyczyny zdarzenia,
  - 2) określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu,
  - 3) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.
2. Postępowanie w sprawie zdarzenia nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych (zarówno osób, jak również jednostek organizacyjnych) oraz stopnia ich winy należy do właściwych kierowników komórek organizacyjnych – po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, korzystając w tym zakresie z ustaleń komisji kolejowej oraz przy zachowaniu postanowień Kodeksu Pracy.

## **§ 10**

### **Kierowanie pracami komisji**

1. W zależności od okoliczności i skutków zdarzenia, postępowanie prowadzi:
  - 1) komisja kolejowa, powołana w trybie określonym w § 7,
  - 2) Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (która w drodze decyzji przejmuje postępowanie).
2. Nadzór nad komisjami kolejowymi sprawuje, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.
3. Pracami komisji kolejowej kieruje przewodniczący komisji kolejowej.
4. Zadaniem przewodniczącego komisji kolejowej jest koordynacja prac komisji kolejowej, nadzór nad prawidłowym prowadzeniem postępowania oraz udzielanie informacji stronom zainteresowanym o prowadzonym postępowaniu.
5. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych może dla każdego rodzaju zdarzenia wyznaczyć na przewodniczącego komisji kolejowej członka stałego lub doraźnego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
6. W przypadku:



- 1) gdy komisja kolejowa nie może w sposób jednoznaczny ustalić przyczyny zdarzenia, Prezes UTK wyznacza inny skład komisji kolejowej,
- 2) niemożności wykonania zadań przez przewodniczącego bądź członka komisji kolejowej w trakcie prowadzenia postępowania zmiana składu komisji następuje w drodze decyzji podjętej przez Prezesa lub Członka Zarządu CARGOTOR sp. z o.o. na wniosek przewodniczącego lub członka uczestniczącego w pracach komisji.
7. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego wypadku lub incydentu oraz o dokonanych ustaleniach.
8. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, podejmuje przewodniczący PKBWK, biorąc pod uwagę:
  - 1) wagę wypadku lub incydentu;
  - 2) czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości;
  - 3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
  - 4) wnioski zarządców, przewoźników kolejowych, ministra właściwego do spraw transportu, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej.
9. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2, przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu.
10. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do:
  - 1) dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, pojazdów kolejowych, ich wraków i zawartości oraz urządzeń i budynków związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego;
  - 2) dostępu do protokołów oględzin i otwarcia zwłok ofiar śmiertelnych poważnych wypadków;
  - 3) dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów;
  - 4) dostępu do wszystkich informacji mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej i Urząd Transportu Kolejowego;
  - 5) żądania od związanych z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
  - 6) wysłuchania osób;
  - 7) wstępu na obszar kolejowy;
  - 8) jazdy w kabinie pojazdów kolejowych z napędem;
  - 9) inspekcji zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego w wyniku zaistniałego zdarzenia.
11. Do czasu ewentualnego przejścia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.

## **§ 11**

### **Prawa i obowiązki komisji kolejowej**

1. Komisja kolejowa ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny zdarzenia, określa szacunkowo rozmiary strat z tytułu zdarzenia oraz określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Komisja ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia może, w szczególności:
  - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku,
  - 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wyciągi i odpisy do akt postępowania,
  - 3) wysłuchiwać osoby mające związek ze sprawami objętymi postępowaniem,
  - 4) przeprowadzać konfrontacje, wizje lokalne, z których sporządza się protokół,
  - 5) wnioskować o wykonanie ekspertyz, o których mowa w ust. 8-10,
  - 6) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4,

- 7) żądać od związanych z wypadkiem lub incydem 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,
  - 8) 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 incydem bądź przyczynienie się do jego powstania.
3. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.
  4. Z wykonanych czynności należy sporządzić protokół podpisany przez przeprowadzających te czynności.
  5. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, należy odnotować w protokole, o którym mowa w ust. 4.
  6. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
  7. Osoby wysłuchiwane podpisują protokół z wysłuchania, zgodny z Załącznikiem nr 11 bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.
  8. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.
  9. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji kolejowej, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej.
  10. Jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, wykonanie ekspertyzy zleca zarządca infrastruktury kolejowej lub użytkownik bocznic kolejowej.
  11. Ekspertyzę wykonują jednostki posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydem, w szczególności jednostki notyfikowane.
  12. W trakcie prac w komisji kolejowej należy dołożyć wszelkich starań, by w sposób nieuzasadniony nie przyczyniać się do zwiększania strat związanych ze zdarzeniem, w szczególności poprzez zbędne przetrzymywanie do dyspozycji komisji taboru kolejowego lub wstrzymywanie ruchu na torach kolejowych (np. wskutek nieuzasadnionego w czasie przekładania terminów wykonania oględzin, badań lub pomiarów).

## **§ 12**

### **Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia**

1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie powinna niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.
2. 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 § 14 ust 2.
3. Podejmując decyzje, o których mowa w ust. 2, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
  - 1) skutki i okoliczności wypadku lub incydem,
  - 2) opinie członków komisji kolejowej,
  - 3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydem,
  - 4) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydem.
4. Komisja kolejowa powinna wykonać w dniu zaistnienia zdarzenia możliwie największą liczbę badań i oględzin na miejscu zdarzenia w tym bezwzględnie te badania i oględziny, których wykonanie

- w późniejszym czasie będzie niemożliwe.
5. Na miejscu zdarzenia, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa dokonuje:
    - 1) ustalenia liczby poszkodowanych oraz oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu,
    - 2) oceny stanu psychicznego i fizycznego pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia,
    - 3) sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia,
    - 4) 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,
    - 5) opisu miejsca zdarzenia, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem oraz stanu i położenia pojazdów kolejowych po nim, a także stanu połączenia pojazdów,
    - 6) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca,
    - 7) ustalenia przy zdarzeniach na przejazdach kolejowych:
      - a) czy przejazd kolejowy był należyście zabezpieczony oraz osygnalizowany od strony toru i od strony drogi,
      - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
      - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas roгатki i była obecna na stanowisku pracy,
      - d) stanu widoczności przejazdu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu,
      - e) warunków widoczności przejazdu ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym,
      - f) warunków obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym,
      - g) stanu nawierzchni drogi, dojazdów do przejazdu w poziomie szyn i nawierzchni na przejeździe,
      - h) widoczności czoła pojazdu kolejowego mierzonej z wysokości 1-1,2 m. nad osią pasa drogi,
    - 8) sprawdzenia zapisów w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
    - 9) odczytania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków tej komisji; w szczególności należy dokonać odczytów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
    - 10) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, ich widoczności, jak również stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych;
    - 11) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, prawidłowości działania blokady liniowej, systemu hamowania pojazdów kolejowych, urządzeń łączności, a w szczególności radiolączności pociągowej;
    - 12) badania stanu nawierzchni kolejowej w stanie statycznym i pod obciążeniem odpowiadającym obciążeniu w chwili zdarzenia; oceny takiej dokonuje się w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ zdarzeniu, w chwili zdarzenia oraz drogi przebiegu pojazdu kolejowego przed miejscem zdarzenia;
    - 13) pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu obręczy kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
    - 14) określenia rodzaju przesyłki, sposobu jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcy przesyłki oraz ewentualnej obecności konwojenta w przypadku przewozu towarów;
    - 15) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia.
  6. Komisja kolejowa jest zobowiązana dokonać pomiarów infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych przyrządami posiadającymi ważne świadectwo wzorcowania.

7. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego lub użytkownika boczniczy sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa Załącznik nr 4 do niniejszej instrukcji.
8. 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 boczniczy kolejowej.
9. 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. 7, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
10. Komisja kolejowa sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia stanowiącą załącznik do protokołu oględzin. Dotyczy to w szczególności udokumentowania nieprawidłowości w wyniku których mogło dojść do powstania zdarzenia.
11. W uzasadnionych przypadkach, z zastrzeżeniem, że skutkiem zdarzenia nie było zabicie bądź zranienie człowieka, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu może nastąpić na stacji postoju lub stacji docelowej pociągu, komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce wypadku lub incydentu. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej, powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji, dyżurnego ruchu koordynującego oraz kierownika komórki organizacyjnej ds. prowadzenia ruchu kolejowego.
12. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub miejscem, o którym mowa w ust. 11, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.

## **§ 13**

### **Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia**

1. Badając okoliczności zdarzenia, w zależności od potrzeb, należy w szczególności dokonać:
  - 1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia. W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości pracownika, należy poddać go badaniu na zawartość alkoholu w organizmie; badaniu na zawartość alkoholu w organizmie należy poddać również pracowników, którzy nie okazują objawów nietrzeźwości, ale mają związek z powstałym zdarzeniem. Komisja kolejowa zarządza przeprowadzenie udokumentowanych badań stanu trzeźwości, zgodnie z Załącznikiem nr 12. W przypadku stwierdzenia nietrzeźwości bezwzględnie powiadomić policję w celu przeprowadzenia ponownego badania stanu trzeźwości. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego podejrzani o spowodowanie zdarzenia, oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie, podlegają kontrolnemu badaniu profilaktycznemu; badania przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę; pracownicy ci podlegają również badaniom psychologicznym wykonywanym w Samodzielnej Pracowni Psychologii Pracy Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej; wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt postępowania;
  - 2) ustalenia zapisów:
    - a) w dokumentach (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, kartach rozrządowych, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, dziennikach pracy dróżników przejazdowych, raportach z jazdy, na taśmach lub innych nośnikach rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
    - b) w wydrukach z rejestru urządzeń przytorowych rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych,
    - c) nagrań rozmów (rejestratory rozmów radiotelefonicznych),

- d) urządzeń rejestrujących stan srk i czynności dyżurnego ruchu;
- 3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, a także ich widzialność, osygnalizowanie pociągów;
  - 4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym;
  - 5) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, kłódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania sbl, shp, ssp, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej;  
W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego zdarzenia mogło być wadliwe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji zobowiązany jest zarządzić badanie rozszerzone (protokół z badań musi zawierać informacje dotyczącą rodzaju i klasy przyrządów pomiarowych oraz danych osób wykonujące pomiary). Szczegółowy zakres czynności i urządzeń podlegających badaniu określono w „Wytycznych badania urządzeń sterowania ruchem po wypadku kolejowym”;
  - 6) ustalenia stanu położenia:
    - a) nastawnika jazdy,
    - b) nastawnika kierunkowego,
    - c) głównego i dodatkowego zaworu maszynisty,
    - d) hamulca ręcznego,
    - e) stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz prędkościomierza;
  - 7) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, liczby wagonów z czynnym hamulcem, włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego oraz wyjaśnienia ewentualnej przyczyny niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsca i wyników ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja sporządza protokół według wzoru stanowiącego załącznik nr 3 do niniejszej instrukcji;
  - 8) badania nawierzchni, podtorza i podłoża w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki, stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
  - 9) pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości 100 m przed i za miejscem wykolejenia (pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 m na prostych i co 2,5 m na łukach o  $R \leq 300$  m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru;
  - 10) 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 wykolejonego taboru tj. rozstawu skrajnych osi pojazdu kolejowego oraz wózka pojazdu kolejowego;
  - 11) pomiaru regularności łuku toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m, a w uzasadnionych przypadkach na cięciwie stałej z krokiem pomiarowym 1 m;
  - 12) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru pomiaru wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru;
  - 13) w przypadku wykolejenia na rozjeździe lub skrzyżowaniu torów w jednym poziomie:
    - 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 odpowiednie badania techniczne określone w stosownych instrukcjach, odnoszące się do zespołów lub podzespołów rozjazdu mogących mieć wpływ na zdarzenie,
    - d) pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w odstępach co 5 m na prostych i co 2,5 m na łukach o  $R \leq 300$  m oraz sprawdzenia regularności łuku toru zwrotnego – o ile

stanowił drogę przebiegu taboru;

14) pomiarów i badań pojazdu kolejowego z napędem.

Ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, pomiary powinny odbywać się w trzech miejscach:

- a) na miejscu zdarzenia – należy mierzyć wstępnie parametry profilu obręczy kół (wysokości obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża), wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni tocznej kół, wielkość ewentualnego wypływu materiału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,
- b) na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania,
- c) na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia.

Zakres pomiarów powinien być zgodny z instrukcją przewoźnika i Dokumentacją Systemu Utrzymania, a wyniki wpisane do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych.

Dla taboru pomocniczego i specjalnego należy dokonać pomiarów analogicznie, jak dla innych pojazdów kolejowych, przy wykorzystaniu dokumentacji techniczno-ruchowej pojazdu. W razie potrzeby pojazd kolejowy z napędem należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym.

15) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w instrukcji o utrzymaniu wagonów, w tym w szczególności:

- a) wstępnie na miejscu zdarzenia:
  - i. ustalenia terminu i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
  - ii. ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, ciągnącego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
  - iii. pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokość obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,
  - iv. ustalenia wielkości płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,
- b) na torze prostym – wypoziomowanym sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów usprężynowania,
- c) na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowe – kontrolne:
  - i. wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
  - ii. sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
  - iii. pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu a wózkiem wagonowym,
  - iv. pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
  - v. pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami;

16) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach zmierzyć odległość zderzaków wagonów (wykolejonych oraz sąsiednich nie wykolejonych) od główki szyny uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru;

17) jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół wagonu na szynę – należy dokonać w miarę istnienia możliwości pomiaru rzeczywistego nacisku kół podczas zważenia wagonu z rzeczywistym ładunkiem;

18) 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;

19) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skręcenia wagonów;

- 20) określenia dla pojazdów kolejowych przewożących towary, rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, oznakowania nalepkami ostrzegawczymi oraz tablicami identyfikacyjnymi RID, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta;
- 21) ustalenia:
- a) czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany od strony toru i od strony drogi,
  - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
  - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i czy była obecna na stanowisku,
  - d) czy jest zachowana widoczność pociągu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu oraz czy są zachowane warunki obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym (przejrzystości szyb bocznych kabiny kierowcy, włączone radio, uchylona szyba itp.),
  - e) stanu jezdni, drogi, pomostu, przejazdu w poziomie szyn,
  - f) w razie pożaru pojazdu kolejowego z napędem, stanu technicznego instalacji, urządzeń i sprzętu przeciwpożarowego, stanowiącego wyposażenie pojazdu oraz skuteczność, efektywność i umiejętność jego użycia podczas zdarzenia,
  - g) 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,
  - h) ustalenia w razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego: rozwiązań konstrukcyjnych i stanu technicznego budynków i budowli, stanu ich instalacji oraz wyposażenia wewnątrz i zabezpieczenia, odległości od toru, kierunku w którym przemieszczał się pożar (od czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów ochronnych i przyczyny pożaru, a w przypadku podejrzenia zaistnienia zdarzenia spowodowanego przejazdem taboru kolejowego ustalenie stanu układu hamulców w tym taborze;
- 22) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia;
- 23) określenia rozmiaru szkód powstałych wskutek zdarzenia (pożaru);
- 24) odczytania rozmów z urządzeń rejestrujących oraz sporządzić protokół z zarejestrowanych rozmów.
2. Dokumenty istotne dla zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów postępowania,
  3. Komisja kolejowa w trakcie swojej pracy przeprowadza ocenę stanu technicznego infrastruktury kolejowej i pojazdów. Ocena ta dokonywana jest w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wykolejeniu, w momencie wykolejenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem wykolejenia.
  4. Przewodniczący komisji kolejowej wskazuje posiadającego odpowiednie kompetencje pracownika podmiotu gospodarczego użytkującego pojazd kolejowy do odczytu i opisu taśmy lub innego nośnika urządzenia rejestrującego prędkość pojazdu kolejowego.
  5. Członek komisji kolejowej z ramienia zarządcy infrastruktury, przy udziale pozostałych członków komisji zobowiązany jest sporządzić dokładny szkic miejsca zdarzenia, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn zdarzenia (układ i numery torów w rejonie zdarzenia, usytuowanie, oznaczenie i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie i oznaczenie nastawni i innych posterunków ruchu, pojazdów kolejowych, z uwzględnieniem ich kierunku jazdy oraz śladów zdarzenia).
  6. Szkice dotyczące wyników pomiaru pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić pracownicy dokonujący tych pomiarów przy udziale komisji kolejowej.
  7. Jeżeli zdarzenie zostało spowodowane urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęg, oś, widły maźnicze itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu) należy sporządzić zdjęcie fotograficzne oraz szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.
  8. W przypadku podejrzenia, że zdarzenie zostało spowodowane wadliwym załadowaniem lub

niewłaściwym umocowaniem przesyłki, należy sporządzić zdjęcie fotograficzne 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 w miarę możliwości dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń wynikających z postanowień regulaminów lub instrukcji o ładowaniu i zabezpieczaniu przesyłek towarowych oraz obowiązujących konwencji i umów międzynarodowych,
  - 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 nitki zamiast parzystej, gwoździe wbite ukośnie zamiast prostopadle). Wagony ładowne, co do których istnieje podejrzenie, że sposób ich załadowania mógł być przyczyną zdarzenia nie powinny być przemieszczane przed dokonaniem oględzin przez przedstawiciela przewoźnika.
9. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po zdarzeniu badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury lub przewoźnika, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
10. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji samodzielnie lub na wniosek członka komisji może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia.

## **§ 14**

### **Protokół oględzin miejsca zdarzenia**

1. Komisja, która pierwsza przybyła na miejsce zdarzenia i dokonała oględzin oraz badań, sporządza „protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu kolejowego” lub „protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu” – według wzorów stanowiących Załączniki nr 5 i nr 6 do niniejszej instrukcji.
2. W protokołach, o których mowa w ust. 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
3. Komisja o której mowa w ust. 1 sporządza pisemną ocenę wykonanych badań.
4. Do protokołów oględzin, o których mowa w ust. 1, załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.
5. Zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
6. Jeżeli komisja kolejowa nie mogła ustalić przyczyn zdarzenia, w protokołach, o których mowa w ust. 1, w części dotyczącej przyczyny zasadniczej należy wpisać „przyczyna ustalana”.
7. W protokole należy odnotować obecność osób (w tym z innych instytucji lub przedsiębiorstw), nie będących członkami komisji, biorących udział w oględzinach miejsca zdarzenia.

## **§ 15**

### **Wstępna analiza zdarzenia**

1. Komisja kolejowa, na podstawie zebranego w wyniku oględzin i badań materiału dowodowego, dokonuje wstępnej analizy zdarzenia i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, a w szczególności:
  - 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, mających związek ze zdarzeniem lub osób postronnych mających wiadomości o zdarzeniu,



- 2) plan czynności, jakie należy przedsięwziąć dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności zdarzenia, w tym wykonania badań poza jego miejscem,
2. Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.
3. Komisja może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której pracownik jest zatrudniony, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonania innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
4. W razie potrzeby komisja powinna dokonać wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu zdarzenia, przy uwzględnieniu warunków terenowych oraz podobnych pozostałych warunków, w jakich miało miejsce zdarzenie, tzn. porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie pojazdów kolejowych itp.) oraz prób lub doświadczeń potrzebnych do wyświetlenia niektórych okoliczności istotnych dla sprawy (czynności te mogą być zlecone innym osobom, zwłaszcza jeżeli wymagają one odpowiednich kwalifikacji osób, które mają wykonywać te czynności).
5. W trakcie czynności o których mowa w ust. 4 należy korzystać z kamery lub aparatu fotograficznego.
6. Z wykonanych czynności należy sporządzić protokół ustalający wynik wykonanych czynności, a więc stwierdzenie stanu faktycznego oraz wnioski co do wpływu tego stanu na zdarzenie, a także inne spostrzeżenia i uwagi.

## **§ 16**

### **Współpraca komisji z innymi organami na miejscu zdarzenia**

1. Komisja obowiązana jest do współpracy z:
  - 1) kierującym akcją ratunkową – w szczególności w zakresie zabezpieczenia śladów i materiałów dowodowych, wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych,
  - 2) Policją i Prokuraturą – w szczególności w zakresie zbierania materiałów dowodowych,
  - 3) przedstawicielami Urzędu Transportu Kolejowego oraz Przewodniczącym i członkami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – w szczególności w zakresie prowadzenia postępowania.
2. Komisja kolejowa, w razie potrzeby zwraca się do Straży Ochrony Kolei, Policji lub jednostek służby zdrowia o przeprowadzenie badań ustalających stan trzeźwości osób związanych ze zdarzeniem albo weryfikujących podejrzenie zażycia przez te osoby środków odurzających.
3. Komisja ma obowiązek udostępniać zebrane materiały i dokumenty na żądanie Policji, Prokuraturze oraz sądom. W razie konieczności przekazania materiałów lub dokumentów, w miarę możliwości należy przekazywać ich uwierzytelnione odpisy lub kopie. W przypadku konieczności przekazania oryginałów, należy uprzednio sporządzić i zachować uwierzytelnione odpisy lub kopie. Przekazanie materiałów i dokumentów odbywa się za protokołem zdawczo-odbiorczym.

## **ROZDZIAŁ 4**

### **USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA**

#### **§ 17**

#### **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. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny zdarzenia, 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 systemu zarządzania bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie.
3. Podczas ustalania przyczyn zdarzenia należy uwzględnić w szczególności:
  - 1) nieprawidłowości w instrukcjach i regulaminach;
  - 2) niewłaściwe metody pracy;
  - 3) nieprawidłowości organizacyjne, niedostateczny nadzór;
  - 4) nienależyte utrzymanie infrastruktury;
  - 5) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych;
  - 6) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe;
  - 7) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nie przestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminów – wskutek ich nieznamomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, spożycia alkoholu, przemęczenia itp.);
  - 8) nieodpowiednie dla danego stanowiska cechy osobowe pracownika (stan intelektualny, cechy charakteru, niewydolność fizyczną lub psychiczną itp.);
  - 9) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez podróżnych (np. wskakiwanie do jadącego pociągu i wyskakiwanie z niego);
  - 10) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby postronne, chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi na przejeździe itp.);
  - 11) uchybienia w zakresie nieprawidłowego załadunku, niewłaściwego opakowania lub umocowania ładunku;
  - 12) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska;
  - 13) złą wolę (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa),
  - 14) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry itp.);
  - 15) nagły naturalny zgon.
4. Kwalifikację przyczyn zdarzenia oraz ich kategorię określa Załącznik nr 7 do niniejszej instrukcji.

#### **§ 18**

#### **Wnioski zapobiegawcze**

1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 18, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem, i/lub

- przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.
2. Wnioski zapobiegawcze, w zależności od ustaleń komisji kolejowej powinny zostać sformułowane w następujących zakresach:
    - 1) zmiany w obowiązujących przepisach prawnych,
    - 2) zmiany w systemie organizacji pracy,
    - 3) zmiany systemu nadzoru,
    - 4) zmiany w systemie szkoleń,
    - 5) weryfikacji stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych ze zdarzeniem,
    - 6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach zdarzenia,
    - 7) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej,
    - 8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych,
    - 9) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych,
    - 10) propozycji niezbędnych napraw lub inwestycji.
  3. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.
  4. Wnioski zapobiegawcze mogą zostać rozszerzone przez, kierownika komórki organizacyjnej ds. bezpieczeństwa, Prezesa UTK lub Prezesa Zarządu.

## **§ 19**

### **Protokół ustaleń końcowych**

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa Załącznik nr 10 do niniejszej instrukcji.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.
3. Kopię protokołu ustaleń końcowych, w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu, komisja kolejowa niezwłocznie przekazuje:
  - 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania zaleceń i wniosków zapobiegawczych - niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
  - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej,
  - 3) przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego;
  - 4) Jeśli zachodzi taka konieczność - właściwym miejscowo:
    - a) komendzie miejskiej, albo komendzie powiatowej, albo komendzie rejonowej Policji
    - b) komendzie Państwowej Straży Pożarnej
    - c) prokuraturze rejonowej.
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 wprowadzonego uzupełnienia lub korekty, uzasadnienie (powód) ich dokonania, a także datę sporządzenia i podpis osoby, która przewodniczyła komisji kolejowej prowadzącej dane postępowanie.
6. Kopie protokołu uzupełniającego należy przekazać wszystkim osobom, organom i podmiotom (jednostkom organizacyjnym), które otrzymały kopie protokołu ustaleń końcowych – zgodnie z ust. 3.

## § 20

### Postępowanie w sprawach spornych

1. Członek komisji, który ma zastrzeżenia do przebiegu postępowania, zebranych dowodów i materiałów, oceny i interpretacji badań oraz proponowanego ustalenia przyczyn zdarzenia – ma prawo do przedstawienia swojego stanowiska do przewodniczącego komisji.
2. Zastrzeżenie o którym mowa w ust. 1 należy złożyć pisemnie w trakcie lub niezwłocznie po zakończeniu danego etapu postępowania, podając uzasadnienie wskazujące naruszenie przepisów lub regulaminów.
3. Komisja kolejowa w pełnym składzie niezwłocznie rozpatruje wniesione zastrzeżenie i sporządza protokół z przyjętych rozstrzygnięć lub ustaleń.
4. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyny zdarzenia, przewodniczący komisji informuje o tym Prezesa lub Członka Zarządu, który powiadamia Prezesa UTK. Decyzję w sprawie trybu dalszego postępowania podejmuje Prezes UTK.
5. W przypadku złożenia przez Spółkę dokumentacji zawierającej nieprawidłowości, Prezes UTK za pośrednictwem Oddziałów Terenowych (TO) UTK, może wezwać Spółkę do weryfikacji materiału.
6. W przypadku nieusunięcia nieprawidłowości lub braku rozstrzygnięcia ze strony komisji kolejowej Prezes UTK może podjąć następujące działania:
  - 1) wystąpić na piśmie do przewodniczącego komisji kolejowej z wezwaniem do usunięcia nieprawidłowości w materiale wraz ze wskazaniem podstaw prawnych stwierdzonych nieprawidłowości oraz określeniem terminu na realizację;
  - 2) wystąpić z wnioskiem do PKBWK o przeprowadzenie postępowania w sprawie danego zdarzenia;
7. W przypadku niepodjęcia działań przez PKBWK możliwa jest kontrola, a na podstawie jej wyników wszczęcie postępowania administracyjnego, które zobowiąże Spółkę do realizacji ustaleń.
8. Jeżeli pomimo wezwania i uzupełnienia materiału przez komisję w dalszym ciągu jest brak rozstrzygnięcia co do przyczyn zdarzenia lub występują inne braki, Dyrektor właściwego TO zwraca się do Prezesa UTK, aby ten przekazał sprawę do PKBWK celem prowadzenia własnego postępowania. Postępowanie prowadzone jest z wyłączeniem komisji kolejowej.

## § 21

### Ustalenie strat

1. Komisja, na podstawie dostarczonych dokumentów określa szacunkowe straty powstałe w wyniku zdarzenia, w tym z tytułu:
  - 1) kosztów akcji ratunkowej i usuwania skutków zdarzenia,
  - 2) wymiany lub naprawy infrastruktury kolejowej,
  - 3) wymiany lub naprawy pojazdów kolejowych,
  - 4) rekompensat w przypadku ofiar śmiertelnych lub obrażeń pasażerów, pracowników lub osób trzecich,
  - 5) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności pasażerów, pracowników kolejowych lub osób trzecich,
  - 6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu,
  - 7) rekompensat za szkody dla środowiska,
  - 8) kosztów opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowych kosztów,
  - 9) zatrudnienia pracowników kolejowych i utraty przyszłych przychodów,
  - 10) kosztów prowadzonego postępowania.
2. Od kosztów należy odjąć ubezpieczenie lub rekompensatę uzyskaną – lub uznaną za taką, która może być uzyskana – od stron trzecich, takich jak właściciele pojazdów drogowych uczestniczących w zdarzeniach na przejazdach kolejowych. Rekompensata z polisy ubezpieczeniowej przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury nie może być odjęta.

3. Kolejowe jednostki organizacyjne są zobowiązane do przedstawienia, w ciągu 15 dni kalendarzowych po dniu zdarzenia, dokumentów określających rodzaj i wysokość poniesionych strat związanych ze zdarzeniem (w razie braku takiej możliwości jednostki te winny podać wartość szacunkową).
4. Komisja ma prawo zwrócić się do kolejowych jednostek, jak również innych – o przedłożenie dokumentów określających powstałe w zdarzeniu straty.

## **§ 22**

### **Termin zakończenia postępowania**

1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych, od dnia zdarzenia.
2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania „Protokołu ustaleń końcowych” przez komisję kolejową.
3. W uzasadnionych przypadkach, w szczególności konieczności przeprowadzenia ekspertyz, na pisemny wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
4. W przypadku postępowań prowadzonych pod przewodnictwem przedstawiciela CARGOTOR sp. z o.o., o zagrożeniu terminu zakończenia postępowania przewodniczący komisji obowiązany jest pisemnie poinformować Prezesa lub Członka Zarządu najpóźniej na 3 dni robocze przed upływem terminu zakończenia postępowania.

## **ROZDZIAŁ 5**

### **DZIAŁANIA PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA**

## **§ 23**

### **Akta postępowania**

1. Akta postępowania powinny zawierać:
  - 1) zawiadomienie o zdarzeniu (Załącznik nr 1) wraz z potwierdzeniami wysłania;
  - 2) protokół oględzin miejsca zdarzenia (Załącznik 5 lub 6);
  - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów z miejsca zdarzenia (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku);
  - 4) opis stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru,
  - 5) protokoły:
    - a) ustalenia stanu hamulców w pociągu (Załącznik nr 4);
    - b) dokonanej wizji lokalnej - jeśli była konieczność jej wykonania,
    - c) oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz;
  - 6) plany działań komisji;
  - 7) dokumenty mające istotne znaczenie dowodowe dla danego zdarzenia (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca, taśmy prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.);
  - 8) wyciąg z dokumentów:
    - a) dzienników ruchu,
    - b) książek ostrzeżeń doraźnych,
    - c) książek kontroli urządzeń sterowania ruchem,
    - d) dzienników oględzin rozjazdów itp.  
- jeśli dokumenty te przyczynią się do właściwego przeprowadzenia postępowania
  - 9) odpis metryki przejazdu;
  - 10) ekspertyzy, wyniki badań, opinie biegłych rzeczoznawców i instytucji badawczych,
  - 11) 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);

- 12) protokoły wysłuchań pracowników kolejowych i innych osób;
  - 13) „protokół ustaleń końcowych”;
  - 14) zawiadomienia o realizacji zaleceń, względnie podjęciu właściwej działalności celem wykonania zaleceń, których realizacja wymaga dłuższego czasu.
2. Akta postępowania winny zawierać tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem. Należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości obszernych druków i w miarę możliwości należy je redukować wykonując potrzebne wyciągi i zestawienia.
  3. Akta zakończonego postępowania, wraz z odpisami wydanych w sprawie decyzji oraz wysłanych pism i zawiadomień, przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej. Akta należy poukładać w porządku chronologicznym, powinny posiadać stronę tytułową, być zszyte i zawierać spis treści. Ponadto należy ponumerować wszystkie strony akt.

## **§ 24**

### **Wykonanie wniosków zapobiegawczych**

1. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:
  - 1) natychmiast – jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
  - 2) w ciągu 30 dni kalendarzowych od dnia podpisania przez komisję „Protokołu ustaleń końcowych” – dla pozostałych przypadków.
2. Jeżeli wykonanie wniosków zapobiegawczych wymaga czasu dłuższego niż wskazany w pkt 1 ppkt 2, to w ciągu 30 dni kalendarzowych Prezes lub Członek Zarządu Spółki winien wyznaczyć nowy termin ich realizacji.
3. W przypadku, gdy wnioskiem zapobiegawczym jest omówienie wskazanych zagadnień na najbliższych pouczeniach okresowych wyznaczenie terminu, o którym mowa w pkt. 2 nie jest wymagane.

## **ROZDZIAŁ 6**

### **ZDARZENIA POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE/WYPADKOWE**

## **§ 25**

### **Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych**

1. Sytuacje potencjalnie niebezpieczne mogą stanowić w szczególności:
  - 1) niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez pracowników kolejowych;
  - 2) kradzież, uszkodzenie lub wadliwe działanie elementów infrastruktury kolejowej;
  - 3) uszkodzenie pojazdów kolejowych powodujące konieczność ich naprawy, wymiany lub wyłączenia, w tym defekty i naprawy pojazdów trakcyjnych;
  - 4) uszkodzenia sieci jezdnej zależne od elektrycznych pojazdów trakcyjnych i ich obsługi (przepalenia przewodu jezdnej podczas rozruchu, dopychania lokomotywą celem sprzęgnięcia składu itp.);
  - 5) pożar na obszarze kolejowym;
  - 6) napady na ludzi lub tabor, włamania do budynków, kradzieże i dewastacje urządzeń oraz elementów infrastruktury kolejowej lub budowli;
  - 7) złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne działania, np. obrzucenie pociągu kamieniami (niestanowiące zagrożenia dla życia lub zdrowia prowadzącego pojazd kolejowy ani pasażerów), dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym oraz ingerencja w te urządzenia;
  - 8) inne wydarzenia, w tym wywołane zjawiskami atmosferycznymi takimi, jak: powódź, huragany, intensywne opady, oblodzenia, silne oszronienia itp., które spowodowały przerwę lub ograniczenie w ruchu;
  - 9) usterki w taborze stwierdzone podczas postoju pociągu.

## **§ 26**

### **Zgłaszanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych**

1. Pracownik kolejowy, który zauważy sytuację, zdarzenie potencjalnie niebezpieczne, nie będące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem kolejowym, a mogące prowadzić do wypadku powinien:
  - 1) podjąć działania zmierzające w miarę możliwości do ograniczenia skutków potencjalnych zagrożeń wynikających z zauważonego wydarzenia/sytuacji;
  - 2) zgłosić sytuację dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu lub dyżurnemu ruchu koordynującemu, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób;
  - 3) w przypadku wystąpienia zdarzenia na punktach ładunkowych, zarządzanych przez CARGOTOR sp. z o.o., zlokalizowanych na terenie całej Polski – dyżurnemu ruchu koordynującemu.
2. Zgłaszający wydarzenie kolejowe powinien podać miejsce, czas, rodzaj wydarzenia, potencjalne zagrożenia oraz podjęte działania.

## **§ 27**

### **Postępowanie po otrzymaniu zgłoszenia**

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o tej sytuacji, jest obowiązany zgłosić sytuację potencjalnie niebezpieczną dyżurnemu ruchu koordynującemu.
2. Dyżurny ruchu koordynujący jest obowiązany dokonać wstępnej identyfikacji sytuacji/ wydarzenia.
3. W przypadku stwierdzenia, że zgłoszona sytuacja nosi znamiona wypadku lub incydem, dyżurny ruchu koordynujący obowiązany jest postępować dalej zgodnie z zapisami § 4.
4. W przypadku stwierdzenia, że zgłoszone wydarzenie kolejowe nie nosi znamion wypadku ani incydem, dyżurny ruchu koordynujący obowiązany jest poinformować:
  - 1) kierującego komórką organizacyjną ds. bezpieczeństwa,
  - 2) kierującego komórką organizacyjną ds. prowadzenia ruchu kolejowego lub kierującego komórką organizacyjną ds. utrzymania infrastruktury w zależności od tego czy sytuacja potencjalnie niebezpieczna dotyczy ruchu kolejowego czy infrastruktury,
  - 3) przekazać informację o wystąpieniu wydarzenia zainteresowanym przedstawicielom innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tym wydarzeniu albo będą ich dotyczyły jego skutki w zakresie realizacji przewozów,
  - 4) wezwać, stosownie do potrzeb, jednostki naprawcze.

## **§ 28**

### **Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej**

1. Przy podejmowaniu decyzji o badaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej należy kierować się zasadą, że dla wydarzenia kolejowego, które nie spełnia kryteriów incydem, ale w innych, niekorzystnych okolicznościach (splocie negatywnych czynników) mogłoby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, należy obowiązkowo przeprowadzić postępowanie wyjaśniające przyczyny i okoliczności i rozmiar potencjalnych skutków zaistniałej sytuacji.
2. W przypadku zakwalifikowania zaistniałego wydarzenia jako sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, dyżurny ruchu koordynujący w uzgodnieniu z kierującym komórką organizacyjną ds. bezpieczeństwa oraz kierującym komórką organizacyjną ds. prowadzenia ruchu kolejowego lub utrzymania infrastruktury kolejowej podejmuje decyzję:
  - 1) w przypadku, gdy przyczyna powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej jest znana i nie budzi wątpliwości, a obowiązujące przepisy określają tryb postępowania w zaistniałej sytuacji (środki kontroli ryzyka) oraz dokonano analizy ryzyka dla tej sytuacji i mieści się ona w ramach ryzyka akceptowalnego, 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 wpływać na bezpieczeństwo:
  - a) kierujący komórką organizacyjną ds. bezpieczeństwa postępuje zgodnie z procedurą „SMS-AR-02 – Identyfikacja i ocena ryzyka operacyjnego i technicznego”,
  - b) kierujący komórką organizacyjną ds. badanej sytuacji w porozumieniu z kierującym komórką organizacyjną ds. bezpieczeństwa zarządza pisemnie wszczęcie jednoosobowego lub (w razie konieczności) komisyjnego postępowania wyjaśniającego okoliczności i rozmiar potencjalnych skutków zaistniałej sytuacji, wskazując skład komisji, która udaje się na miejsce wydarzenia, sporządza notatkę z dokonania oględzin sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, zgodnej z Załącznikiem nr 14. Kierujący komórką organizacyjną ds. badanej sytuacji w porozumieniu z kierującym komórką organizacyjną ds. bezpieczeństwa, podejmuje decyzję o działaniach naprawczych bądź zapobiegawczych. Po zakończeniu postępowania wyjaśniającego sporządza się sprawozdanie końcowe z sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, zgodne z Załącznikiem nr 15
3. Postępowanie wyjaśniające powinno być prowadzone i zakończone bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż przed upływem 30 dni roboczych, liczonych od pierwszego dnia po zaistnieniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
4. Po zakończeniu postępowania całość dokumentacji przechowuje komórka organizacyjna właściwa ds. bezpieczeństwa.

## **ROZDZIAŁ 7 STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI**

### **§ 29**

#### **Rejestracja zdarzeń i incydentów kolejowych**

1. Każde zdarzenie kolejowe bądź zdarzenie potencjalnie niebezpieczne należy zarejestrować w rejestrze zdarzeń (Załącznik nr 9).
2. Rejestr o którym mowa prowadzony jest przez komórkę organizacyjną ds. bezpieczeństwa.
3. Do ostatniego dnia miesiąca, w którym wystąpiło zdarzenie/zdarzenia bądź zdarzenia potencjalnie niebezpieczne, kierujący komórką organizacyjną ds. bezpieczeństwa przedkłada Prezesowi UTK miesięczne raporty w formie Załącznika nr 13 na adres podany w Załączniku nr 3.
4. Jeżeli w danym miesiącu nie zaistniały żadne wypadki, incydenty zdarzenia potencjalnie wypadkowe nie ma obowiązku wysyłania takiego raportu.

### **§ 30**

#### **Statystyka wypadków kolejowych i incydentów kolejowych**

1. Prowadzenie statystyki zdarzeń niezbędne jest w celu programowania i monitorowania działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji statystycznych. Obowiązek ten spoczywa na Dziale Bezpieczeństwa.
2. Statystyka wypadków kolejowych obejmuje następujące informacje:
  - 1) ogólną liczbę wypadków,
  - 2) liczbę wypadków związanych z transportem towarów niebezpiecznych,
  - 3) liczbę wypadków związanych z pożarami,
  - 4) liczbę zabitych, według rodzaju wypadku i kategorii osoby,
  - 5) liczbę rannych, według rodzaju wypadku i kategorii osoby.
3. Statystyką są objęte następujące rodzaje zdarzeń:
  - 1) kolizje (z wyjątkiem wypadków na przejazdach kolejowych),
  - 2) wykolejenia,
  - 3) wypadki na przejazdach kolejowych,



- 4) wypadki z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy w ruchu,
  - 5) pożary w taborze,
  - 6) inne (zamachy, skażenie środowiska, klęska żywiołowa itp.).
4. Statystyką objęte są osoby zabite, ciężko ranne lub ranne w zdarzeniu według podziału:
- 1) pracownicy łącznie z personelem podwykonawców,
  - 2) pasażerowie,
  - 3) osoby nieuprawnione,
  - 4) użytkownicy przejazdów kolejowych,
  - 5) inne osoby.
- W statystyce należy wyodrębnić samobójstwa i próby samobójcze.

## **§ 31**

### **Wskaźniki bezpieczeństwa**

1. W celu dokonania oceny osiągnięcia poziomu bezpieczeństwa oraz umożliwienia monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei – należy stosować wskaźniki bezpieczeństwa w raportach rocznych o stanie bezpieczeństwa.
2. Wzór i zawartość wskaźników, określa Rozporządzenie właściwego ministra w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI).

## **ROZDZIAŁ 8**

### **ZAPOBIEGANIE WYPADKOM**

## **§ 32**

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

1. Dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei należy spełniać i przestrzegać warunki dla uzyskania oraz posiadania autoryzacji bezpieczeństwa, a w szczególności w zakresie:
  - 1) zatrudniania pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego posiadających właściwe uprawnienia do wykonywania tych czynności,
  - 2) posiadania aktualnych przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej,
  - 3) eksploataowania budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.
2. Każdy pracownik kolejowy jest zobowiązany do stosowania odpowiednich przepisów wewnętrznych, regulaminów i instrukcji stanowiskowych oraz reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do zdarzenia.

## **§ 33**

### **Obowiązki kierowników komórek organizacyjnych CARGOTOR sp. z o.o. i aparatu nadzoru**

1. Do bezpośredniego nadzoru nad stanem bezpieczeństwa ruchu kolejowego są zobowiązani właściwi kierownicy komórek organizacyjnych.
2. Kierownicy komórek oraz aparat nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego odpowiedzialni są w szczególności za:
  - 1) zapewnienie właściwego wykonywania obowiązków pracowniczych przez podległych im pracowników;
  - 2) właściwe przygotowanie i organizację stanowisk pracy;
  - 3) zapewnienie właściwego stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;

- 4) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego wymaganych kwalifikacji i warunków psychofizycznych;
  - 5) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego znajomości obowiązujących przepisów, regulaminów i instrukcji stanowiskowych, poprzez prowadzenie szkoleń i pouczeń okresowych oraz egzaminów przewidzianych odrębnymi przepisami;
  - 6) prowadzenie audytów wewnętrznych związanych z zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu kolejowego zgodnie z zasadami określonymi w odrębnych przepisach.
3. Pracownikom zatrudnionym na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którzy spowodowali wypadek – nie należy powierzać dalszego wykonywania czynności pracowniczych na tych stanowiskach. Decyzję w sprawie ponownego zatrudnienia pracownika na stanowisku pracy związanym bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego podejmuje prezes zarządu działając z urzędu lub na prośbę pracownika w oparciu o postanowienia Kodeksu Pracy. Przed ponownym zatrudnieniem kandydat winien spełniać wymagania kwalifikacyjne do pracy na danym stanowisku (aktualny egzamin i badania lekarskie, pozytywna ocena dotychczasowej pracy).
  4. Kierownicy komórek organizacyjnych mają obowiązek ujawniania i usuwania nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego. W tym celu zobowiązani są do sprawdzania stanu technicznego budowli, urządzeń technicznych służących do prowadzenia ruchu kolejowego, a także bieżącego instruowania pracowników w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
  5. Liczbę kontroli i audytów wewnętrznych regulują odrębne przepisy.

## **§ 34**

### **Program działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa**

1. „Program poprawy bezpieczeństwa” jest dokumentem zawierającym szczegółową listę działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego wraz z określeniem terminu ich wykonania i odpowiedzialnych za ich wykonanie.
2. „Program poprawy bezpieczeństwa” winien być sporządzany głównie w oparciu o sytuację w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. Struktura programu poprawy bezpieczeństwa określona została w odrębnych przepisach.
4. Program poprawy bezpieczeństwa opracowywany jest do dnia 15 grudnia roku poprzedzającego przez komórkę organizacyjną ds. bezpieczeństwa przy udziale wszystkich komórek organizacyjnych Spółki.
5. Program ten przyjmowany jest Uchwałą Zarządu i obowiązuje w danym roku kalendarzowym.
6. W uzasadnionych przypadkach (np. pogorszenie się stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego), dopuszcza się wprowadzanie zmian do w/w programu w formie aneksów przyjmowanych Uchwałą Zarządu.

## **§ 35**

### **Narady poświęcone zapobieganiu wypadkom kolejowym**

1. Nie rzadziej niż raz w roku CARGOTOR sp. z o.o. organizuje narady poświęcone zapobieganiu wypadkom kolejowym. Komórką odpowiedzialną za zorganizowanie narad jest komórka organizacyjna właściwa ds. bezpieczeństwa.
2. W trakcie narady, o której mowa w punkcie 1 porusza się następujące zagadnienia:
  - 1) stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego w tym występujących zagrożeń,
  - 2) analizy działalności zapobiegawczej,
  - 3) ocena wykonania środków zapobiegawczych,
  - 4) wypracowanie kierunków działań zapobiegawczych,
  - 5) wymiana doświadczeń.

3. Z narady, o której mowa w punkcie 1 sporządza się protokół.
4. Każdorazowo po wystąpieniu zdarzenia kolejowego na infrastrukturze zarządzanej przez CARGOTOR sp. z o.o., komórka organizacyjna właściwa ds. bezpieczeństwa, uprawniona jest do zorganizowania narady mającej na celu analizę przyczyn zdarzenia i wypracowanie kierunków działań zapobiegawczych.

## **ZAŁĄCZNIKI**

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU/WYPADKU/INCYDENCIE\*<sup>1)</sup> NA LINII KOLEJOWEJ

(pieczęć jednostki organizacyjnej)

data wysłania .....

.....

do .....

/nr pisma/

.....

.....

/nr tel./

**ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU/WYPADKU/INCYDENCIE <sup>1)</sup>****Kategoria zdarzenia<sup>2)</sup>:** .....**Miejsce zdarzenia<sup>3)</sup>:** .....**Data i godzina zdarzenia:** .....**Zwięzły opis zdarzenia<sup>4)</sup>:**.....  
.....**Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:**

.....

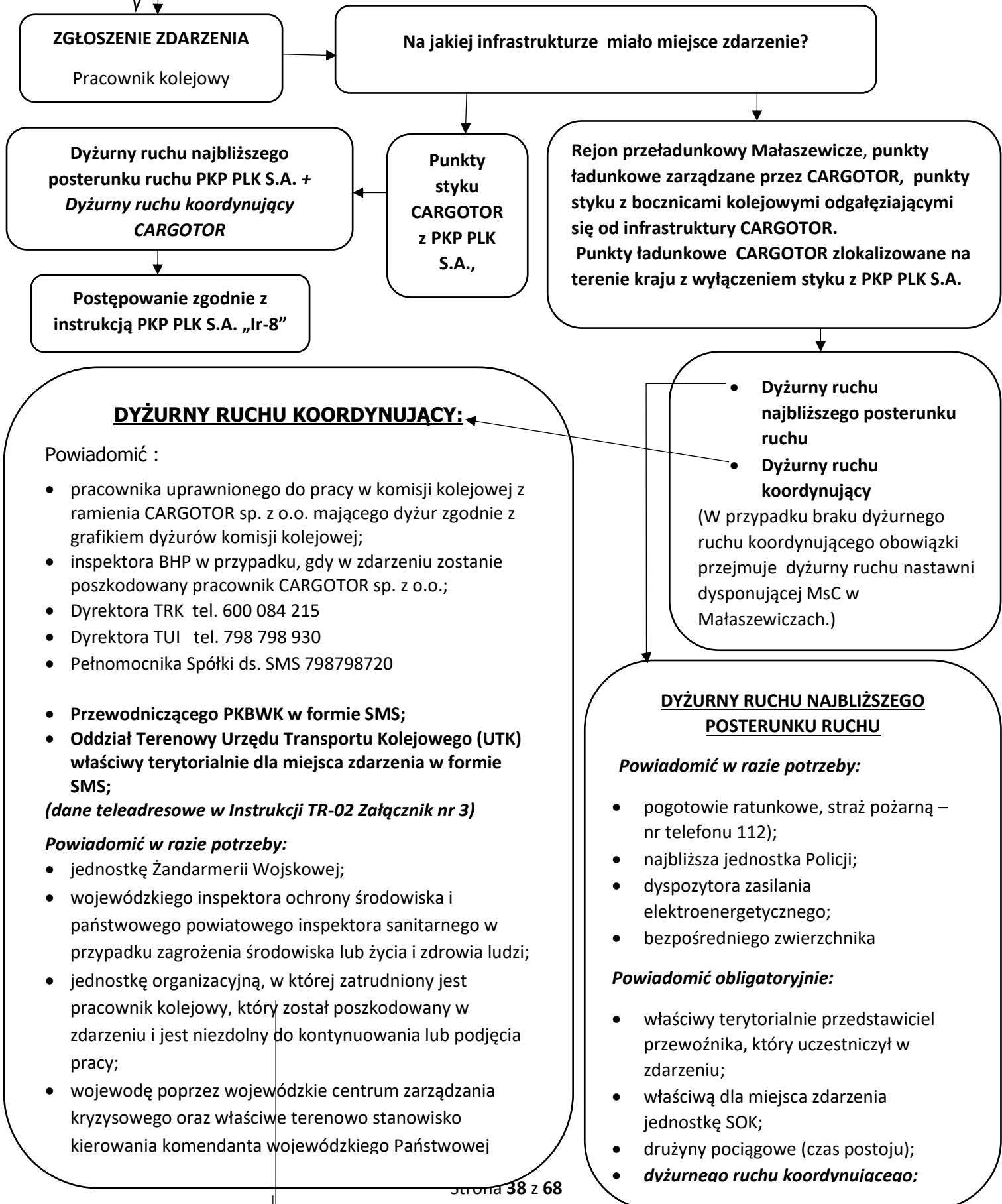
**Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:**.....  
.....**Przebieg akcji ratowniczej:**.....  
.....**Wstępne określenie skutków zdarzenia:**.....  
.....

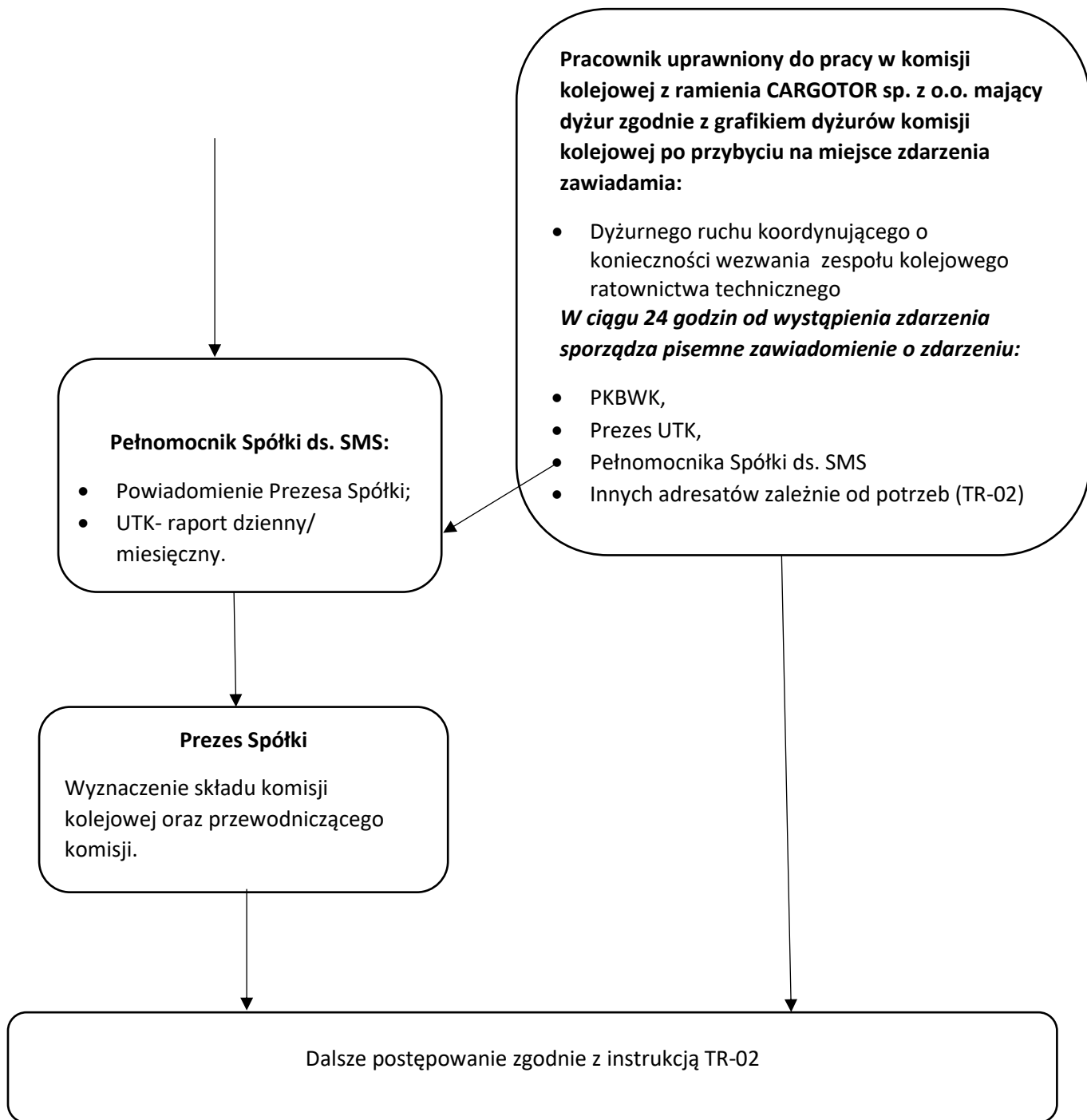
Otrzymują:

1. ....

2. ....

.....  
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)<sup>1)</sup> Niepotrzebne skreślić.<sup>2)</sup> Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.<sup>3)</sup> W zależności od miejsca zdarzenia należy podać: numer linii, nazwę szlaku lub posterunku, nazwę bocznicy, kilometraż, numer toru.<sup>4)</sup> Należy podać również europejski numer pojazdu (EVN) kolejowego uczestniczącego w zdarzeniu.





- I. Dyżurujący członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych: 510 126 711
  
- II. Właściwy miejscowo Oddział Terenowy Urzędu Transportu Kolejowego wg województw:
  1. 572 291 121 – łódzkie, mazowieckie, podlaskie
  2. 572 291 122 – lubelskie, podkarpackie
  3. 572 291 123 – małopolskie, świętokrzyskie
  4. 572 291 124 – opolskie, śląskie
  5. 572 291 125 – kujawsko-pomorskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie
  6. 572 291 126 – dolnośląskie, lubuskie
  7. 572 291 127 – wielkopolskie, zachodnio-pomorskie
  
- III. Pisemne zawiadamanie o zdarzeniach kolejowych:
  1. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
    - a) fax 22 630 14 39
    - b) e-mail: [pkbwk@mib.gov.pl](mailto:pkbwk@mib.gov.pl)
  2. Prezes Urzędu transportu Kolejowego: e-mail: [zdarzenia@utk.gov.pl](mailto:zdarzenia@utk.gov.pl)
  
- IV. Miejscowe jednostki Państwowej Straży Pożarnej:
  1. Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Białej Podlaskiej  
tel.: 83 344 72 00  
fax: 83 344 72 27
  2. Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza w Małaszewiczach  
tel.: 83 375 24 88
  
- V. Stanowisko kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej:  
tel.: 22 523 30 58  
fax: 22 523 30 03
  
- VI. Centrum ds. Zdarzeń Radiacyjnych Państwowej Agencji Atomistyki  
tel.: 22 194 30 lub 22 621 02 56, kom. 783 920 151,  
fax: 22 695 98 55 lub 22 621 02.



**PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU nr ...../ SKŁADZIE  
 MANEROWYM\*)**

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

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

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

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

Prędkość pociągu/ składu manewrowego	Rozkładowa ..... km/godz. Rzeczywista ..... km/godz.
--------------------------------------	---

z jaką pociąg przejechał obok sygnału „STÓJ” lub innego miejsca jemu odpowiadającemu

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika:	
---	--

Treść protokołu potwierdził:	Przedstawiciel zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej
	Członek komisji kolejowej

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

\*) niepotrzebne skreślić

**PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU/INCYDENTU<sup>\*)</sup> KOLEJOWEGO<sup>1)</sup>**

sporządzony dnia ..... w .....  
w związku z wypadkiem/incydentem .....

.....  
zaistniałym w dniu ..... o godz. .... na stacji/szlaku/punkcie stacyjnym ...  
..... 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		
5.		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 itp.)

.....  
.....

b) na gruncie

.....  
.....

c) urządzeń wewnętrznych (przekaznikownia, 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 ze zdarzeniem (techniczno-ruchowa, pojazdowa itp.)

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

**II. Warunki pogodowe**

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

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

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

**IV. Skutki:**

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

2. Określenie strat i szacunkowej wartości strat z tytułu zdarzenia

.....  
.....

3. Ograniczenia w ruchu pociągów

.....  
.....

**V. Przeprowadzone badania**

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

.....  
.....

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

.....

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

z udziałem:

1. zespołu ratownictwa medycznego

.....

2. pogotowia ratownictwa technicznego

.....

3. pogotowia technicznego

.....

4. pogotowia sieciowego

.....

5. pogotowia drogowego

.....

6. jednostek ochrony przeciwpożarowej

.....

**VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej**

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku/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 komisje kolejową w składzie::  
 - .....  
 - .....  
 - .....  
 pod przewodnictwem .....

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

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

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

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

**XII. Wykaz załączników**

1. ....  
 2. ....

**XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu**

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

**XIV. Podpisy członków komisji kolejowej**

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

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

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

---

<sup>\*)</sup> Niepotrzebne skreślić.

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

ZAŁĄCZNIK Nr 6

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

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

sporządzony dnia ..... w ..... w związku z wypadkiem /incydentem\*) na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii..... zaistniałym w dniu ..... o godz. .... na stacji / szlaku/punkcie stacyjnym\*).....

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 zdarzenia** (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łączy strażnicowego, stan rogatki przejazdowych, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu):

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

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



### III. Skutki zdarzenia

#### 1. Poszkodowani:

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

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

.....  
.....

#### 3. Uszkodzenia pojazdów kolejowych, w tym przejazdowych:

.....

#### 4. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

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

1. Kąt skrzyżowania .....

2. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony toru:

.....

3. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony drogi:

.....

4. Rodzaj nawierzchni na przejeździe:

.....

5. Rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej

.....

6. Typ urządzeń ssp .....

7. Sygnalizacja świetlna .....

8. Sygnalizacja dźwiękowa

.....

9. Widoczność:

z 5m wymagana ..... /rzeczywista .....  
z 10m wymagana ..... /rzeczywista .....  
z 20m wymagana ..... /rzeczywista .....

10. Pochylenie toru .....  
11. Pochylenie drogi .....  
12. Stan oświetlenia przejazdu.....  
13. data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia oraz informacje nt. ich realizacji:  
.....  
.....

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

**VI. Wyniki przeprowadzonych 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**

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 odnośnie dalszej pracy komisji kolejowej:**

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

pod przewodnictwem .....

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

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

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

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

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

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

**XVI. Podpisy członków komisji kolejowej:**

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

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

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

---

<sup>1)</sup> Niepotrzebne skreślić.

<sup>1)</sup> Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydemem, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić

ZAŁĄCZNIK Nr 7

KWALIFIKACJA PRZYCZYN ZDARZENIA ORAZ JEGO KATEGORIE

**I. Kwalifikacja przyczyn poważnego wypadku / wypadku oraz ich kategorie**

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	2	3
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
6	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał "Stój" lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np.: nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy 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)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płóz hamulcowy, wózek bagażowy, pocztowy itp.)	*13
15	Zamach zbrodniczy	*14
16	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu 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	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
20	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	*19
21	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	*20
22	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D)	*21
23	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
24	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, 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 występkę (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	Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31
32	Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
33	Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
34	Najechnanie 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 nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

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

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

Przykład:

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

## II. Kwalifikacja przyczyn incydentu oraz ich 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	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
5	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: - 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 także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	C53
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	C54
15	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	C55
16	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57
17	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do	C59

	likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	
18	Najechnięcie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych	C60
19	Zamach zbrodniczy	C61
20	Kłęski żywiołowe (np. powódź, 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 mchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania mchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
23	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w mchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	C65
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	C66
25	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia mchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
26	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
27	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	C69

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

Przykład

Dla incydentu kolejowego spowodowanego w wyniku chuligańskiego obrzucenia pociągu kamieniami - kategoria incydentu - **C64**.



ZAŁĄCZNIK NR 8

POSTĘPOWANIE NR..... W SPRAWIE POWAŻNEGO WYPADKU  
/WYPADKU/INCYDENTU KOLEJOWEGO

.....  
(pieczęć jednostki organizacyjnej)

**POSTĘPOWANIE NR.....**  
**w sprawie poważnego wypadku / wypadku / incydentu<sup>\*)</sup> kolejowego**

DATA: .....

GODZINA: .....

LINIA KOLEJOWA NR: .....

KILOMETR LINII: .....

STACJA: .....

SZLAK: .....

**KATEGORIA:**

.....

AKTA ZAWIERAJĄ ..... PONUMEROWANYCH STRON

\*) Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK NR 9  
REJESTR ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

.....  
(jednostka organizacyjna)

**REJESTR ZDARZEŃ KOLEJOWYCH**

Lp.	Kategoria literowa	Kategoria liczbowa	Linia kolejowa	Miejsce zdarzenia (stacja, szlak)	Tor	Km od – do	Kategoria przejazdu (opcjonalnie)	Data zdarzenia	godz. i minuta zdarzenia	Opis zdarzenia (z podaniem numeru pociągu)	Skutki zdarzenia				Przyczyny zdarzenia				Podmiot odpowiedzialny za spowodowania zdarzenia	Środki zaradcze	Data zakończenia postępowania	Miejsce przechowywania akt postępowania	
											zabitych	ciężko rannych	rannych	straty w złotych	Bezpośrednia	Pierwotna	Pośrednia	Systemowa					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	

**Wyjaśnienie:**

W rubr. 9 - 11 należy podawać liczbę osób poszkodowanych z odpowiednimi symbolami. Symbole oznaczają poszkodowanych:

- a - pracowników kolejowych łącznie z pracownikami podwykonawców
- b - użytkowników przejazdów kolejowych
- c - inne osoby
- d - osoby nieupoważnione na terenie kolejowym

ZAŁĄCZNIK NR 10  
PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH

(stempel jednostki organizacyjnej)  
Nr aktu .....

**PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH**

sporządzony dnia ..... w ..... w związku wypadkiem /  
incydentem \*) .....kategorii.....zaistniałym w dniu  
..... o godz. .... na stacji/szlaku/bocznic\* .....  
w torze/rozjeździe\* ..... km ..... linii ..... na obszarze zarządcy infrastruktury  
.....,jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury 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 powołany decyzją Nr..... z dnia .....  
Zmiany lub uzupełnienia 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 posterunku 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. wymagania komunikatorów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów:**

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

.....

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

**2.5.1. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu**

.....

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

.....

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

.....

**2.5.4. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:**

.....

**2.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:**

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

.....

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

.....

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

.....

**3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:**

3.1 Odniesienie do wcześniejszych wypadków / incydentów<sup>1</sup>) zaistniałych w podobnych okolicznościach:

.....

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

.....

3.3 Przyczyny wypadku / incydentu\*):

3.3.1 Bezpośrednia:

.....

3.3.2 Pierwotna:

.....

.....

3.3.3 Pośrednie:

.....

3.3.4 Systemowe:

.....

3.4 Kategoria wypadku / incydentu\*):

.....

3.5 Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla przyczyn wypadku / incydentu<sup>1</sup>) lub wniosków zapobiegawczych:

.....

3.6 Skutki wypadku:

.....

**4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:**

4.1. ....

4.2. ....

4.3. ....

4.4. ....

**5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:**

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

---

<sup>\*)</sup> Niepotrzebne skreślić

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

**PROTOKÓŁ WYŚLUCHANIA**

sporządzony dnia.....w .....

**Wyjaśnienia złożył:**

Nazwisko i imię.....

Data i miejsce urodzenia .....

Stanowisko .....

Miejsce zatrudnienia .....

**w sprawie:**

.....  
.....

**Treść wyjaśnień:**

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

Pytania dodatkowo zadane w sprawie i odpowiedzi wysłuchiwanego:

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

Wysłuchanie powyższe po zapoznaniu się z treścią podpisuję.

Do sposobu wysłuchania zastrzeżeń nie wnoszę

.....  
/podpis protokolującego/

.....  
... /podpis wysłuchiwanego/

**Protokół sporządził:**

Nazwisko i imię: .....

Stanowisko: .....

Miejsce zatrudnienia: .....

Osoby obecne przy wysłuchaniu: .....

Podpisy:

1. ....
2. ....
3. ....

ZAŁĄCZNIK NR 12

**PROTOKÓŁ UŻYCIA URZĄDZENIA KONTROLNO-POMIAROWEGO TYPU ALCOTEST  
DO ILOŚCIOWEGO OZNACZENIA ALKOHOLU W WYDYCHANYM POWIETRZU**

**PROTOKÓŁ  
użycia urządzenia kontrolno-pomiarowego typu ALCOTEST  
do ilościowego oznaczenia alkoholu w wydychanym powietrzu**

sporządzony w dniu .....

W .....  
(nazwa komórki organizacyjnej)

przez .....  
(imię, nazwisko i stanowisko pracownika przeprowadzającego badanie)

w obecności:

1/ .....  
2/ .....  
3/ .....  
(imiona, nazwiska i stanowiska świadków)

Na okoliczność badania stanu trzeźwości u Pana(i) .....  
(imię, nazwisko i stanowisko badanego)

Badanie przeprowadzono urządzeniem typu ALCOTEST zgodnie z instrukcją obsługi  
o godz. .... min. ....

Urządzenie wykazało u Pana(i) .....  
(imię i nazwisko badanego)

Następującą zawartość alkoholu w powietrzu wydychanym: .....  
(wynik badania)

.....  
(podpis osoby badanej)

.....  
(podpis osoby przeprowadzającej badanie)

1/ .....  
2/ .....  
3/ .....  
(podpisy świadków)

Wobec powyższych ustaleń postanowiono skierować Pana(ią) .....  
na badanie ustalenia stopnia zawartości alkoholu przez jednostkę uprawnioną.

.....  
(podpis zwierzchnika służbowego)



ZAŁĄCZNIK NR 13  
WZÓR FORMULARZA RAPORTU DZIENNEGO I MIESIĘCZNEGO

Lp.	Podmiot raportujący	Data zdarzenia	Wstępnie ustalona kategoria	Linia	Szlak/Stacja	Tor	Km od	Km do	Kategoria przejazdu (opcjonalnie)	Opis zdarzenia	Wstępnie ustalona przyczyna	Podmiot wstępnie przypisany jako odpowiedzialny za przyczynę
1	CARGOTOR sp. z o.o.											

ZAŁĄCZNIK NR 14  
NOTATKA Z DOKONANIA OGLEDZIN  
SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ

Miejscowość, data

**NOTATKA Z DOKONANIA OGLEDZIN  
SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ**

**1. Data, godzina miejsce powstania sytuacji potencjalnie niebezpiecznej:**

Zdarzenie powstało w dniu ..... r. o godzinie ..... w miejscu  
.....

**2. Skład komisji:**

Imię i nazwisko – stanowisko, tel.

Imię i nazwisko – stanowisko, tel.

**3. Opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej:**

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

**4. Prawdopodobna lub ustalona przyczyna sytuacji potencjalnie niebezpiecznej:**

.....  
.....

**5. Warunki zewnętrzne**

**1) Warunki pogodowe:**

Temperatura: ..... stan pogody: .....

Zjawiska oszronienia: ..... zjawiska oblodzenia:.....

**2) Inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej:**

.....

**6. Określenie dalszego postępowania:**

Prowadzone jednoosobowo ( komisyjnie) przez

.....

**7. Data i podpisy komisji:**

.....

ZAŁĄCZNIK NR 15  
**SPRAWOZDANIE KOŃCOWE Z SYTUACJI  
POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ**

Miejscowość, data

**SPRAWOZDANIE KOŃCOWE Z SYTUACJI  
POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ**

**1. Data, godzina i miejsce powstania sytuacji potencjalnie niebezpiecznej:**

Zdarzenie powstało w dniu ..... r. o godzinie ..... w miejscu .....

**2. Opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej:**

.....

**3. Skład komisji prowadzącej postępowanie wyjaśniające:**

Imię i nazwisko – stanowisko, tel.

Imię i nazwisko – stanowisko, tel.

**4. Przyczyna sytuacji potencjalnie niebezpiecznej:**

.....

**5. Podjęte działania:**

.....

**6. Proponowane wnioski zapobiegawcze:**

.....

**7. Data i podpisy komisji:**

.....

**ZAŁĄCZNIK NR 16**  
**TABELA ZMIAN**

Lp.	Zmiana wynika z wewnętrznego aktu normatywnego			Zmiana dotyczy §	Zmiana obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wprowadzającego zmianę
	Rodzaj aktu (uchwała, decyzja)	Nr	Data			
1.	Uchwała Zarządu	20/2022	07.04.2022 r.	§ 2, ust. 2 Zał. Nr 3, pkt IV	07.04.2022 r.	Aneta Krzyżanowska-Marcinek