



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. +48 91 430 82 20; fax +48 91 462 48 42; e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl

INSTRUKCJA

**ZASADY I WYMAGANIA ORGANIZACYJNE ZWIĄZANE
Z POWIADAMIANIEM O POWAŻNYCH WYPADKACH,
WYPADKACH I INCYDENTACH ORAZ DZIAŁALNOŚCIĄ KOMISJI
KOLEJOWYCH
NA BOCZNICACH
ZARZĄDU MORSKICH PORTÓW
SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.**

**PODSTAWĘ
opracowania instrukcji**

stanowią:

1. Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.);
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U 2016 r. poz. 369)

OŚWIADCZENIE UŻYTKOWNIKA BOCZNICY

Przepisy wewnętrzne spełniają wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2016 r., poz. 1727, z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Szczecin, dn.

.....
(podpis, pieczęć)

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I – POSTANOWIENIA OGÓLNE	5
§ 1 – Podstawowe pojęcia i definicje	5
ROZDZIAŁ II – POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO	7
§ 2 – Zgłoszenie o zdarzeniu.	7
§ 3 – Postępowanie po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu	7
§ 4 – Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia	7
§ 5 – Zawiadomienie o zdarzeniu	8
ROZDZIAŁ III – KOMISJE KOLEJOWE - ZADANIA , SPOSÓB POWOŁYWANIA, TRYB PRACY	10
§ 6 – Zadania komisji kolejowej	10
§ 7 – Przewodniczący komisji kolejowej	10
§ 8 – Komisje kolejowe	10
§ 9 – Wyznaczanie przedstawicieli do składu komisji	11
§ 10 – Uprawnienia i obowiązki komisji	12
ROZDZIAŁ IV – SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ	14
§ 11 – Podjęcie prac przez komisję	14
§ 12– Czynności komisji na miejscu wypadku kolejowego	14
§ 13 – Szczegółowy zakres badań	16
§ 14 – Wstępna analiza wypadku kolejowego	20
§ 15 – Ustalenia końcowe	20
ZAŁĄCZNIKI:	
Załącznik nr 1 Sposób powiadamiania Prezesa UTK o zaistnieniu zdarzenia kolejowego	22
Załącznik nr 2 Zawiadomienie o poważnym wypadku/wypadku/incydencie	23
Załącznik nr 3 Protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym	24
Załącznik nr 4 Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu	26
Załącznik nr 5 Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu na przejeździe	30
Załącznik nr 6 Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorie	34
Załącznik nr 7 Protokół ustaleń końcowych.	39
Załącznik nr 8 Protokół wysłuchania	43
Załącznik nr 9 Wyciąg z akt osobowych	45
Załącznik nr 10 Dziennik poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych	46
Załącznik nr 11 Wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej	49

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Podstawowe pojęcia i definicje

1. Instrukcja niniejsza, zwana dalej w skrócie „**instrukcją**” reguluje zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach kolejowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
 2. Używane w treści instrukcji pojęcie bocznic kolejowych oznacza bocznicę użytkowaną przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
 3. Zmiany do przepisów wprowadzane są przez użytkownika bocznic.
 4. Bocznic kolejowych - wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowych, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejowych, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowych.
 5. Użytkownik bocznic kolejowych - zarządcą infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejowych niż bocznic kolejowych.
 6. Przewoźnik kolejowych - przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowych lub świadczy usługę trakcyjną.
 7. Zarządcą infrastruktury - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejowych albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty.
 8. Pojazd kolejowych - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.
 9. Pociąg - pojazd kolejowych albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządcą infrastruktury nadał status pociągu.
 10. Wypadek kolejowych - niezamierzone nagle zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowych, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska. Do wypadków zalicza się w szczególności:
 - a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowych będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowych.
- Bezpieczeństwo** - brak niedopuszczalnego ryzyka szkody,
- Ciężko ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny,
- Komisja kolejowych** – osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowych lub użytkownika bocznic kolejowych, których pracownicy lub

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek,

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

Poszkodowany – zabity, ciężko ranny lub ranny,

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

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

Zabity – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub wypadku albo w ich wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku,

Zagrożenie - stan, który może prowadzić do wypadku,

Zdarzenie – poważny wypadek, wypadek lub incydent,

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.

Rozdział II

POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO

§ 2

Zgłoszenie o zdarzeniu

1. Każdy pracownik użytkownika bocznic lub przewoźnika jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków, nadzorującemu bocznicę.
2. Każdy pracownik, po stwierdzeniu zaistnienia wypadku kolejowego lub wypadku z ludźmi, niezależnie czy jest pracownikiem użytkownika bocznic czy nie, jest obowiązany osobiście i niezwłocznie zgłosić ten fakt nadzorującemu bocznicę. Jeśli nie jest to możliwe to za pośrednictwem innych osób, używając do tego celu wszelkich dostępnych środków.
3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierujący manewrami ustawiacz, lub maszynista zgłasza zdarzenie nadzorującemu bocznicę.
4. Kierujący manewrami, aby zapobiec ewentualnym większym skutkom zaistniałego zdarzenia, powinien wstrzymać ruch kolejowy na bocznicach.
5. Zgłaszając zdarzenie należy podać jego miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki, przy czym brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

§ 3

Postępowanie po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

1. Nadzorujący bocznicę, który otrzymał zawiadomienie o zdarzeniu, lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, powinien wezwać: pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku wypadku są poszkodowani, straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - 1) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - 2) pożaru lub wybuchu.Niezwłocznie wezwać pogotowie ratunkowe po otrzymaniu zgłoszenia o najechaniu pojazdu kolejowego na człowieka oraz zawiadomić o wypadku najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności.
2. Nadzorujący bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, po uzyskaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzeniu na bocznicach jest zobowiązany do niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie właściciela bocznic.

§ 4

Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Powiadomiony o zdarzeniu nadzorujący bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia nadzorującego bocznicę lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru kierujący manewrami, prowadzący pojazd kolejowy powinien:
 - 1) zamknąć tory na których powstała przeszkoda dla ruchu,
 - 2) zabezpieczyć miejsce zdarzenia,

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

- 3) udzielić pierwszej pomocy rannym,
 - 4) przeciwdziałać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru,
 - 5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić ich do zatarcia,
 - 6) informować właściciela bocznic lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru o fakcie i czasie przybycia na miejsce zdarzenia służb ratowniczych oraz ich rodzaju.
3. Nadzorujący bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie zawiadamia centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
 - 1) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - 2) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - 3) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi.
 4. Po przybyciu na miejsce zdarzenia nadzorującego bocznicę lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru, do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową obejmuje on kierownictwo a także:
 - 1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającym pomocy poszkodowanym w zdarzeniu,
 - 2) sprawdza wykonanie przez kierującego manewrami czynności określonych w pkt. 2,
 - 3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia,
 - 4) zabezpiecza dokumentację związaną z stanem infrastruktury i stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyn zdarzenia,
 - 5) współpracuje z przedstawicielami przewoźników.
 5. Wykolejony tabor na torach bocznic nie wolno wkolejać do czasu przybycia komisji powypadkowej. Tabor wykolejony musi być poddany sprawdzeniu i pomiarom przez właściciela taboru, który po sprawdzeniu wyda dalsze dyspozycje.
 6. Do czasu przeprowadzenia badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej, objętej miejscem wypadku z taborem i usunięcia usterek w infrastrukturze spowodowanych wypadkiem, zabrania się prowadzenia ruchu kolejowego po tej infrastrukturze.

§ 5

Zawiadomienie o zdarzeniu

1. Nadzorujący bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru zgłasza zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
2. Użytkownik bocznic kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
 - 1) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznic kolejowej;
 - 2) Przewodniczącego PKBWK;
 - 3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia..
3. Powiadomienie oddziału terenowego Urzędu Transportu Kolejowego, o którym mowa w pkt. 2.3, dokonuje osoba pełniąca funkcję dyspozytora bocznic wysyłając wiadomość SMS lub telefonicznie na numer telefonu kontaktowego, zgodnie z właściwością miejscową zdarzenia (załącznik nr 1).

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

4. Kierownik zakładu obowiązany jest niezwłocznie pisemnie powiadomić o zdarzeniu następujące podmioty:
 - 1) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznic kolejowej,
 - 1) przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - 2) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
 - 3) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - 4) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwą miejscowo:
 - a) Prokuraturę Rejonową,
 - b) Komendę Policji.
5. Treść zawiadomienia, o którym mowa w ust. 4 powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.
6. Wzór *Zawiadomienia o poważnym wypadku / wypadku / incydencie* (o którym mowa w ust. 4) określa załącznik nr 2 do instrukcji.
7. 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.
8. Zawiadomienie o zdarzeniu powinno być przekazane nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.

Rozdział III

KOMISJE KOLEJOWE – ZADANIA, SPOSÓB POWOŁYWANIA,

TRYB PRACY

§ 6

Zadania komisji kolejowej

1. Zadaniem komisji kolejowej prowadzącej postępowanie w sprawach zdarzeń jest ustalenie:
 - 1) okoliczności zdarzenia;
 - 2) przyczyny zdarzenia;
 - 3) wniosków zapobiegawczych;
 - 4) szacunkowych kosztów powstałych w wyniku wypadku.
2. Kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury (lub użytkownika bocznic kolejowej), określają Wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej, zawierający ich nazwiska, imiona, adresy zamieszkania oraz numery telefonów (załącznik nr 11).
3. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu wskazują spośród osób upoważnionych, o których mowa w ust. 2, kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
4. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.

§ 7

Przewodniczący komisji wypadkowej

1. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.
2. Przewodniczącego komisji kolejowej powołuje pisemnie Kierownik zakładu użytkownika bocznic kolejowej, właściwej dla miejsca zdarzenia, spośród członków komisji, o którym mowa w § 36 ust. 3.
3. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez kierownika jednostki organizacyjnej o której mowa w ust.2.
4. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę spoza wykazu, o którym mowa w §6 ust. 2, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia.

§ 8

Komisje kolejowe

1. Zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi, w drodze porozumienia, mogą powołać komórkę organizacyjną działającą w ich imieniu w komisjach kolejowych na obszarze działania tych przedsiębiorców.

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

2. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 1, ustala się w szczególności zasięg terytorialny i zakres działania utworzonej komórki organizacyjnej oraz wyznacza się przedsiębiorcę, któremu ta komórka organizacyjna podlega.
3. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie prowadzenia postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
4. Zmiana, o której mowa w ust. 3 powinna być zgłoszona członkom komisji kolejowej, Prezesowi UTK oraz przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz udokumentowana w aktach postępowania.

§ 9

Wyznaczanie przedstawicieli do składu komisji kolejowej

1. Do udziału w pracach komisji kolejowych wyznacza się wyłącznie pracowników posiadających niezbędne kwalifikacje.
2. Jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że przyczyną wypadku jest niewłaściwa naprawa taboru kolejowego w zakładach naprawczych lub naprawa (przebudowa) urządzeń infrastruktury kolejowej, należy włączyć do udziału w pracach komisji kolejowej przedstawiciela zakładu, który dokonywał ostatniej naprawy (przebudowy).
3. Przewodniczący komisji kolejowej włącza do udziału w pracach komisji przedstawiciela podmiotu gospodarczego, jeżeli w wypadku brali udział pracownicy tego podmiotu oraz jeżeli w wypadku został uszkodzony lub zniszczony tabor tego podmiotu lub przez niego dzierzawiony.
4. Przewodniczący komisji kolejowej może w razie potrzeby zażądać przeprowadzenia określonego działania (czynności) przez osobę, właściwą do realizacji tego zadania w ramach postępowania wyjaśniającego, nie będącą członkiem komisji, ale będącą pracownikiem zainteresowanych jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury (użytkownika bocznic), przewoźnika i współpracujących podmiotów gospodarczych, jeżeli przyczyny lub skutki wypadku dotyczą tych jednostek. Przewodniczący powiadamia właściwych przełożonych o wyznaczeniu pracowników im podległych do realizacji takich zadań.
5. W razie pożaru i w zakresie spraw mających związek z pożarami, wypadkiem lub incydem dotyczącym substancji toksycznej lub promieniotwórczej, w komisji kolejowej bierze również udział pracownik do spraw ochrony przeciwpożarowej lub ochrony środowiska, oraz doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych koleją, wyznaczony przez zarządcę infrastruktury (użytkownika bocznic).
6. Jeżeli wskutek wypadku uszkodzone zostały urządzenia podlegające dozorowi technicznemu lub urządzenia te spowodowały wypadek, w pracach komisji kolejowej bierze udział przedstawiciel Transportowego Dozoru Technicznego.
7. Nie stawienie się wyznaczonego członka komisji, w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji, nie wstrzymuje prac obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.

§ 10

Uprawnienia i obowiązki komisji

1. Komisja kolejowa:
 - 1) ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny zdarzenia,
 - 2) określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu
 - 3) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Komisja kolejowa ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może, w szczególności:
 - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
 - 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
 - 3) wysłuchiwać osoby mające związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
 - 4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
 - 5) wnioskować o wykonanie ekspertyz;
 - 6) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych (zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic lub przewoźnika kolejowego) pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4 i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
 - 7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydem – w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej – do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydemu bądź przyczynienie się do jego powstania.
3. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
4. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji, mając na uwadze:
 - 1) skutki i okoliczności wypadku lub incydemu;
 - 2) opinie członków komisji kolejowej;
 - 3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydemu;
 - 4) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydemu.
5. Akta postępowania komisja kolejowa winna prowadzić w postaci papierowej. Winny one zawierać dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.
6. Wszelkie zastrzeżenia członków komisji kolejowej zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, winny być odnotowane w odpowiednich protokołach, przy czym przewodniczący komisji ma obowiązek pisemnego odniesienia się do złożonych zastrzeżeń wraz z uzasadnieniem swojego stanowiska.
7. Akta o których mowa w ust. 5, przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.
8. Zarówno z przeprowadzonych wysłuchań osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem jak i konfrontacji bądź wizji lokalnych (o których mowa w ust. 2 pkt 3 i 4), należy sporządzić protokoły, podpisywane przez osoby przeprowadzające te czynności.

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

9. Osoba wysłuchiwana winna podpisać Protokół wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.
10. Wzór *Protokołu wysłuchania* podano w załączniku nr 8.
11. Ekspertyzy o których mowa w ust. 2 pkt. 5 i 6 wykonują jednostki badawcze określone w obowiązujących przepisach prawa.
12. 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.
13. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.

Rozdział IV

SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ

§ 11

Podjęcie prac przez komisję

1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie powinna niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.
2. W uzasadnionych przypadkach, z zastrzeżeniem § 4 ust. 4, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu może nastąpić na stacji postoju lub stacji docelowej pociągu, komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce wypadku lub incydentu. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej, powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji.
3. Rodzaj i zakres badań określa przewodniczący komisji kolejowej po przedstawieniu wniosków przez członków komisji.
4. Komisja powinna wykonać możliwie największą liczbę badań i oględzin w dniu zaistnienia wypadku, w tym bezwzględnie te badania i oględziny, których wykonanie w późniejszym terminie będzie niemożliwe.

§ 12

Czynności komisji na miejscu wypadku kolejowego

1. Na miejscu zdarzenia (lub miejscu o którym mowa w § 11 ust. 2), w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:
 - 1) ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu;
 - 2) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem wypadku lub incydentu;
 - 3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania wypadku lub incydentu, przez Policję lub inne uprawnione służby;
 - 4) opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed wypadkiem lub incydemtem oraz po nim;
 - 5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg (skład manewrowy) lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika jazdy i hamulca;
 - 6) ustala przy wypadkach lub incydentach na przejazdach:
 - a) sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
 - b) podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg (skład manewrowy) lub pojazd kolejowy,
 - c) zamknięcie na czas rogatki i obecność na stanowisku pracy pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

- d) warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
 - e) stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i na dojazdach do niego;
 - 7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku lub incydencie; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
 - 8) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji (w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy);
 - 9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych;
 - 10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
 - 11) bada stan nawierzchni kolejowej;
 - 12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
 - 13) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów;
 - 14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej sporządzenia *Protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym*, którego wzór określa załącznik nr 3 do niniejszej instrukcji.
 3. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku bądź incydentu (lub w miejscu, o którym mowa w § 11 ust. 2), komisja kolejowa sporządza *Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu* albo *Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe*. Wzory protokołów przedstawiono w załącznikach 4 i 5 do niniejszej instrukcji.
 4. W protokołach, o których mowa w ust. 3, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
 5. Komisja sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia stanowiącą załącznik do protokołów o których mowa w ust. 3. Dotyczy to w szczególności udokumentowania nieprawidłowości w wyniku których mogło dojść do powstania wypadku lub incydentu.
 6. Wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu, którzy reprezentują jego strony i wykonują prace na jego miejscu, powinni być wskazani odpowiednio w *Protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu* bądź *Protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe*.

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

7. Zapis urządzenia rejestrującego prędkość zdejmuje maszynista lub przedstawiciel przewoźnika kolejowego w obecności członka komisji kolejowej wyznaczonego przez jej przewodniczącego, dokonując następujących zapisów:
 - 1) zakresu prędkości urządzenia rejestrującego,
 - 2) daty i godziny zdjęcia zapisu,
 - 3) numeru pociągu,
 - 4) serii i numeru lokomotywy oraz macierzystego zakładu taboru,
 - 5) imienia i nazwiska maszynisty oraz miejsca zatrudnienia,
 - 6) imienia i nazwiska członka komisji,
 - 7) innych danych zgodnie z wewnętrzną instrukcją, obowiązującą u eksploatującego pojazd.
 Dokonane zapisy należy potwierdzić własnoręcznymi podpisami. Należy również dokonać odpowiednich zapisów w książce pokładowej pojazdu z napędem.
8. Odczytu i opisu taśmy lub innego urządzenia rejestrującego prędkość pojazdu kolejowego dokonuje posiadający właściwe kompetencje, wskazany przez przewodniczącego członek komisji kolejowej, pracownik przewoźnika kolejowego lub inny specjalista.
9. Stan urządzeń srk należy opisywać szczegółowo w zależności od rodzaju zdarzenia, to znaczy szczególnie te miejsca do których mogą być podejrzenia, że mogły one w jakimś stopniu przyczynić się do powstania zdarzenia. W ustalaniu stanu urządzeń srk, winien brać udział wyznaczony przez przewodniczącego członek komisji kolejowej.

§ 13

Szczegółowy zakres badań

1. Badając okoliczności i przyczyny wypadku, w zależności od potrzeb, należy w szczególności dokonać:
 - 1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego pracownika mającego związek z wydarzeniem.
 W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości lub pod wpływem narkotyków pracownika, należy poddać go badaniu na zawartość alkoholu lub narkotyków w organizmie (środków odurzających). Badaniu na zawartość alkoholu w organizmie należy poddać również pracowników, którzy nie okazują objawów nietrzeźwości, ale mają związek z powstałym wypadkiem.
 Komisja ma obowiązek zarządzić przeprowadzenie udokumentowanych badań stanu trzeźwości, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kolejowych podejrzani o spowodowanie wypadku, oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie, podlegają kontrolnemu badaniu profilaktycznemu. Badania przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę. Pracownicy Ci podlegają również powypadkowym badaniom psychologicznym wykonywanym w wyspecjalizowanej jednostce medycznej. Wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt dochodzenia;
 - 2) Zabezpieczyć istotne dokumenty wypadku oraz dokonać ustalenia zapisów:
 - a) w dokumentach (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, rozkazach pisemnych, 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) nagrań rozmów (rejestratory rozmów radiotelefonicznych)
 - 3) sprawdzenie zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

- z czasem rzeczywistym,
- 4) sprawdzenie prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, klódek na aparatach blokowych i dźwigniach, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej, odczytanie rozmów z urządzeń rejestrujących,
 - 5) w przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego wypadku mogło być wadliwe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji winien zarządzić badanie rozszerzone – w protokole z badań należy odnotować rodzaj i klasę przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary,
 - 6) ustalić czy pociąg, pojazd kolejowy lub skład manewrowy nie przekroczył największej dozwolonej prędkości dla danego miejsca zdarzenia,
 - 7) ustalenia stanu położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, głównego i dodatkowego zaworu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza;
 - 8) zbadanie stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, liczby wagonów z czynnym hamulcem, włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego oraz wyjaśnienie ewentualnej przyczyny niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamrożenie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsce i wyniki ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja sporządza protokół według wzoru stanowiącego załącznik nr 3 do niniejszej instrukcji;
 - 9) badania nawierzchni, podtorza i podłoża w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki;
 - 10) pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości 100 metrów za i przed miejscem wykolejenia (pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 metrów na prostych i co 2,5 metra na łukach o $R \leq 300$ metrów) oraz pomiaru nierówności pionowych toru;
 - 11) w przypadku wykolejenia na rozjeździe lub skrzyżowaniu torów w jednym poziomie:
 - a) opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe na którym doszło do wypadku, położenia zwrotnic sprężynowych, wykolejnic,
 - b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamków 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 wypadek;
 - 12) 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, powinno odbywać się w trzech miejscach:
 - a) na miejscu wypadku – należy mierzyć wstępne 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 sprawdzić parametry układów zawieszenia i sprężynowania,
 - c) na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te które zmierzono wstępnie na miejscu wypadku.

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Wyniki pomiarów należy wpisać do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych, przy wykorzystaniu Dokumentacji Systemu Utrzymania danego pojazdu kolejowego.

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

- 13) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych w szczególności:
 - a) wstępnie na miejscu wypadku:
 - ustalenia termin i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
 - ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, ciągowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
 - pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokość obrzeża, szerokość obrzeża, stromość obrzeża) wykolejonych wagonów,
 - ustalenie wielkości płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,
 - ustalenie rozmieszczenia pojazdów oraz stan skrzywienia wagonów,
 - b) na torze prostym – wypoziomowanym sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów sprzężowania,
 - c) na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo-kontrolne:
 - wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
 - sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
 - pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu a wózkiem wagonu,
 - pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
 - pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami,
- 14) po wstawieniu taboru na tor należy zmierzyć różnicę wysokości zderzaków od główki szyny sąsiadujących ze sobą wagonów (wykolejonych oraz sąsiednich nie wykolejonych),
- 15) w razie potrzeby dokonać pomiaru rzeczywistego nacisku kół wagonu na szynę,
- 16) ustalić czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru jak i od strony drogi, czy maszynista dawał wymagane sygnały, czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i czy była obecna na stanowisku, zbadać widoczność pociągu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu, warunki obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym (przejrzystości szyb czołowych i bocznych kabiny kierowcy, włączone radio, uchylona szyba itp.) oraz stan jezdni, drogi, pomostu, przejazdu w poziomie szyn,
- 17) w razie pożaru w wagonie ustalić, na którym miejscu od lokomotywy znajdował się wagon, jego rodzaj, ładunek, sposób opakowania i zabezpieczenia ładunku, nadawcę ładunku oraz ewentualną obecność konwojenta.
 W razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, ustalić odległość od toru, kierunek, w którym przemieszczał się pożar (od czy do toru), jaki był kierunek wiatru, szerokość i stan pasów ochronnych i starać się wyjaśnić przyczynę pożaru, ponadto polecić zbadanie przyrządów zabezpieczających przed iskrzeniem na lokomotywach, które przed pożarem przejeżdżały w pobliżu miejsca pożaru. Określić rozmiar szkód powstałych wskutek pożaru.

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

2. Jeżeli wypadek został spowodowany urwaniem się części taboru (sprzęg, oś, widły maźnicze itp.) lub uszkodzeniem urządzeń nawierzchni (szyny, części rozjazdu) należy sporządzić szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.
3. Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że wypadek został spowodowany wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki, to należy sporządzić szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym te niewłaściwości polegały. Ponadto należy ustalić, czy wadliwy ładunek lub zabezpieczenie przesyłki mogły być zauważone przez pracownika kolejowego przyjmującego przesyłkę do przewozu, czy też było ukryte.
Wagony ładowne, co do których istnieje podejrzenie, że sposób ich załadowania mógł być przyczyną wypadku nie powinny być przemieszczane przed dokonaniem oględzin przez przedstawiciela przewoźnika kolejowego.
Jeżeli w czasie oględzin miejsca wypadku stwierdzi się, że nastąpiło uszkodzenie (wysypanie się) przesyłki, należy ustalić, w jaki sposób usuwać skutki wypadku, aby nie spowodować większych strat w uszkodzonych przesyłkach.
4. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku lub incydencie badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznic kolejowych lub przewoźnika kolejowego. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
5. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań. Wykonanie jej zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej.
6. Jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, wykonanie ekspertyzy zleca użytkownik bocznic kolejowych.
7. Ekspertyzy, mogą wykonywać wyłącznie jednostki uprawnione, posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu.
8. 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, a mianowicie: układ i numery torów w rejonie wypadku, wyniki pomiarów toru, jego profil podłużny, usytuowanie, oznaczenie i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie i oznaczenie nastawni i innych posterunków ruchu, taboru (z uwzględnieniem jego kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
9. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub miejscem, o którym mowa w § 11 ust. 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.
10. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu zdarzenia komisja sporządza:
 - 1) odpowiednio, *Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu*, którego wzór określa załącznik nr 3 do instrukcji, lub *Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe*, którego wzór określa załącznik nr 5 do instrukcji;
 - 2) pisemną ocenę wyników wykonanych badań.

§ 14

Wstępna analiza wypadku kolejowego

1. Jeżeli postępowanie jest prowadzone w sprawie wypadku, komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:
 - 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek 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 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 kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych stron wypadku o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce macierzystej, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
4. W razie potrzeby komisja powinna dokonać:
 - 1) wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu wypadku, przy uwzględnieniu warunków terenowych, w jakich miał miejsce wypadek.
Wizji lokalnej należy dokonywać w warunkach podobnych do tych, w których powstał wypadek. Należy więc przy tym uwzględnić porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie taboru itp.
 - 2) oględzin urządzeń, mających związek z wypadkiem dla zbadania i wyjaśnienia okoliczności mających wpływ na powstanie lub przebieg wypadku,
 - 3) 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.
 - 4) ekspertyz celem szczegółowego zbadania przedmiotu, dokonania jego pomiarów, zbadania układu mechanizmu w miejscach niedostępnych, określenia składu chemicznego itp.
 - 5) zaleca się przy wizji lokalnej, oględzinach urządzeń oraz przy przeprowadzaniu niektórych prób używać kamery lub aparatu fotograficznego.

§ 15

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 wypadku lub incydentu, w tym:
 - 1) przyczynę pierwotną - stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły

- do powstania zdarzenia;
- 2) przyczyny bezpośrednie - stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania zdarzenia;
 - 3) przyczyny pośrednie - pozostające w związku przyczynowym ze zdarzeniem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
 - 4) przyczyny systemowe - związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.
3. Kończącą kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 5 do niniejszej instrukcji.
 4. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w ust. 1 i 2, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania zdarzenia. Do wniosków tych komisja kolejowa winna określić jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.
 5. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza *Protokół ustaleń końcowych* (według wzoru podanego w załączniku nr 7).
 6. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.
 7. Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa niezwłocznie przekazuje:
 - 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych - niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, oraz Prezesowi UTK - w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - 3) jeśli zachodzi taka potrzeba - właściwym miejscowo: komendzie Policji oraz komendzie Państwowej Straży Pożarnej.
 8. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia zdarzenia.
 9. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
 10. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
 11. Akta zakończonego postępowania, wraz z odpisami wydanych w sprawie decyzji oraz wysłanych pism i zawiadomień, przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej, zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi archiwizacji.

Sposób powiadamiania Prezesa UTK o zaistnieniu zdarzenia kolejowego

Wykaz numerów telefonów, wg województw:

- 572-591-121 – łódzkie, mazowieckie, podlaskie
- 572-591-122 – lubelskie, podkarpackie
- 572-591-123 – małopolskie, świętokrzyskie
- 572-591-124 – opolskie, śląskie
- 572-591-125 – kujawsko-pomorskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie
- 572-591-126 – dolnośląskie, lubuskie
- 572-591-127 – wielkopolskie, zachodniopomorskie



Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Załącznik nr 2.

Zawiadomienie o poważnym wypadku / wypadku/ incydencie
WZÓR

.....
(dane jednostki organizacyjnej) data wysłania.....
..... do.....

nr tel.

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU/WYPADKU/INCYDENCIE¹⁾

Kategoria zdarzenia²⁾:

Miejsce zdarzenia³⁾:

Data i godzina zdarzenia:

Zwięzły opis zdarzenia⁴⁾:

.....
.....

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:

.....
.....

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia

.....
.....

Przebieg akcji ratowniczej

.....
.....

Wstępne określenie skutków zdarzenia

.....
.....

Otrzymują:

1.

2.

.....
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

—

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

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

⁴⁾ Należy podać również europejski numer pojazdu (EVN) kolejowego uczestniczącego w zdarzeniu.

Protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym

WZÓR

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

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

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

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

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

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Prędkość pociągu (składu manewrowego)	rozkładowa km/godz., rzeczywista km/godz.,	z jaką pociąg przejechał obok sygnału "STÓJ" lub innego odpowiadającego mu miejsca
--	---	--

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika	
---	--

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

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

Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu

WZÓR

PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU/INCYDENTU¹⁾ KOLEJOWEGO²⁾

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem/
incydentem¹⁾ zaistniałym w dniu
..... o godz. na stacji/szlaku / bocznic¹⁾ w torze km
..... linii przez komisję kolejową w składzie:

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

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

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

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

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

- b) na gruncie:

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

- c) urządzeń wewnętrznych (przekaznikownia, siłownia itp.):

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

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich:

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

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

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

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):

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

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

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

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

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

.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia	zachmurzenie
opady	temperatura
widoczność	słyszalność
inne zjawiska	

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

.....

IV. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

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

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

.....

3. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

V. Przeprowadzone badania:

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

.....

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

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 straży przeciwpożarowej

- VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:**

1. Przyczyna zasadnicza wypadku / incydentu¹⁾:
.....
kategoria
2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:
.....
3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:
.....
4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:
.....

- VIII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:**

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

- IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej:**

1. Dalsze postępowanie będzie prowadzone przez komisję kolejową w składzie:
-
-
-
2. Informacja o materiałach przekazywanych komisji i terminie ich przekazania:
.....
.....
.....

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

- XI. Pozostali pracownicy stron wypadku / incydentu¹⁾ obecni na jego miejscu:**

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

- XII. Wykaz załączników**

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

.....
.....

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

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

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

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

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.
²⁾ Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydemem, w pozostałych należy je przekreślić.

Protokół oględzin miejsca poważnego wypadku lub incydentu na przejeździe

WZÓR

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

sporządzony dnia ww związku z wypadkiem / incydentem¹⁾ na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu¹⁾ kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji/szlaku/bocznicy¹⁾ tor kmliniiprzez komisję kolejową w składzie:

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

- I. Okoliczności wypadku / incydentu¹⁾** (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łącza strażnicowego, stan rogatek, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu):

.....

- II. Warunki pogodowe:**

pora dnia	opady
temperatura	widoczność
zachmurzenie	słyszalność
inne zjawiska	

- III. Skutki:**

1. Poszkodowani:

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

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

VII. acunkowa wartość strat:

.....

VIII. Akcja ratownicza: trwała od godz. dniado godz. dniaz udziałem

IX. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾:

.....
kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:

.....

3. Przyczyny pośrednia wypadku / incydentu¹⁾:

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:

.....

X. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....
.....

XI. Ustalenia odnośnie do dalszej pracy komisji kolejowej:

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

–
–
–
pod przewodnictwem

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

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

XII. Pozostali pracownicy stron wypadku / incydentu¹⁾ obecni na jego miejscu:

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

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

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

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

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

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorii

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

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
6	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	*13
15	Zamach zbrodniczy	*14
16	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
17	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16
18	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
19	Najechanie 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	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w	*19

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
	samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	
21	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy 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 przejazdowy (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, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30	Złośliwe, chulikańskie 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 spowodowało zbiegnięcie wagonów	*37
38	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych doprowadzenia 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

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

odpowiadające tej grupie następująco: A – poważny wypadek, B – wypadek;

- 2) dokonać wyboru kwalifikacji przyczyny bezpośredniej oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię liczbową;
- 3) zakwalifikować zdarzenie poprzez wstawienie w miejsce oznaczenia * liczby odnoszącej się do kategorii określonej wyżej przyczyny bezpośredniej.

Przykład:

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

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Swinoujście S.A.

II. Kwalifikacja przyczyn incydentu oraz ich kategorie

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	2	3
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	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: <ul style="list-style-type: none"> – nie osłonięcie 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

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

15	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	C55
16	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57
17	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
18	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, zasy pyneżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
23	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	C65
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	C66
25	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
26	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 incyduentu do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy dokonać kwalifikacji przyczyny oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię literowo-liczbową.

Przykład:

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

Załącznik nr 7.

Protokół ustaleń końcowych

WZÓR
PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH¹⁾

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem / incydem²⁾ kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznic²⁾..... w torze / rozjeździe²⁾ km linii na obszarze zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznic kolejowej²⁾ jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury/ użytkownika bocznic kolejowej²⁾ właściwa dla miejsca zdarzenia przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko
5.		przewodniczący		
6.		członek		
7.		członek		
8.		członek		

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją nr z dnia

Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania:

.....
.....

1. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

1.1.

1.2.

2. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO:

2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

2.1.1. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:

.....
.....

2.1.2. świadków:

.....
.....

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

- 2.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:
- 2.2.1. system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:
.....
 - 2.2.2. tory i rozjazdy na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia:
.....
 - 2.2.3. urządzenia łączności:
.....
 - 2.2.4. pozostałe elementy infrastruktury:
.....
 - 2.2.5. pojazdy kolejowe:
.....
- 2.3. Analiza zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z pojazdów kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunków ruchu):
.....
.....
- 2.4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
- 2.4.1. środki podjęte przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji:
.....
 - 2.4.2. wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów:
.....
 - 2.4.3. środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia:
.....
- 2.5. Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
- 2.5.1. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:
.....
 - 2.5.2. stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia:
.....
 - 2.5.3. warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem:
.....
 - 2.5.4. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:
.....
- 2.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:
- 2.6.1. weryfikacja istnienia odpowiedniej procedury we właściwym systemie zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:
.....
 - 2.6.2. weryfikację praktycznego stosowania odpowiedniej procedury w kontekście zaistniałego zdarzenia:
.....
.....
 - 2.6.3. ewentualne spostrzeżenia dotyczące efektywności przepisów prawnych regulujących obszar związany z zaistniałym zdarzeniem:
.....

3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

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

.....
.....

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

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

3.3. Przyczyny wypadku / incydentu²⁾:

3.3.1. Bezpośrednia:

.....

3.3.2. Pierwotna:

.....

3.3.3. Pośrednie:

.....

3.3.4. Systemowe:

.....

3.4. Kategoria wypadku / incydentu²⁾:

.....

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

.....

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

- 4.1.
- 4.2.
- 4.3.
- 4.4.

5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

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

Wyciąg z akt osobowych

.....
(stempel jednostki organizacyjnej)

**WYCIĄG Z AKT OSOBOWYCH
pracownika mającego związek z wypadkiem**

Nazwisko i imię.....

Data i miejsce urodzenia.....

Wykształcenie.....

Stanowisko.....

Krótki przebieg pracy.....

.....
.....

	Rodzaj egzaminu	Na stanowisko	Data złożenia egzaminu
Złożył egzamin	Kwalifikacyjny		
	Autoryzacyjny		
	Okresowy		
	Weryfikacyjny		
	BHP		

Ostatnie okresowe badanie lekarskie (data, wynik).....

Ile godzin przed wypadkiem trwał wypoczynek

W której godzinie pracy zdarzył się wypadek

Opinia zwierzchnika.....

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

....., dnia.....20.....r.

.....
podpis zwierzchnika

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Załącznik nr 10.

Dziennik poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych

.....
(jednostka organizacyjna)

Po wypełnieniu poufne

**DZIENNIK
POWAŻNYCH WYPADKÓW / WYPADKÓW I INCYDENTÓW KOLEJOWYCH**

Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Przerwa w ruchu godz. min.	Przyczyny wypadku	Środki zaradcze	Uwagi
12	13	15	16

Wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej

WYKAZ OSÓB UPOWAŻNIONYCH DO UDZIAŁU W PRACACH KOMISJI KOLEJOWEJ

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz.369) do udziału w pracach komisji zostały powołane niżej wymienione osoby :

Komisja kolejowa powołana.....

Lp.	Nazwisko i imię	Adres zamieszkania	Telefon	Uwagi
1	2	3	4	5
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				

