

Instrukcja

**wewnętrzna o postępowaniu
w sprawach poważnych wypadków,
wypadków i incydentów w transporcie
kolejowym na bocznicach ZMPG S.A.**

**Obowiązuje na bocznicach w zarządzie spółki
ZMPG S.A. w Gdańsku**

Podstawa opracowania instrukcji:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym– tekst jednolity Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z 20 października 2016 r. Dz.U. z 2016 r., poz. 1727 wraz z późniejszymi zmianami.
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369),

Niniejsze przepisy wewnętrzne obowiązują wszystkie osoby oraz pracowników w zakresie działania, których wchodziły czynności związane z:

- obsługą bocznic;
- nadzorem nad stanem technicznym infrastruktury kolejowej;
- utrzymaniem infrastruktury kolejowej;
- prowadzeniem ruchu kolejowego.

Oświadczenie użytkownika

Przepisy wewnętrzne spełniają wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z 20 października 2016 r. Dz.U. z 2016 r., poz. 1727 wraz z późniejszymi zmianami).

20.10.2017

.....
(data)

PREZES ZARZĄDU

Łukasz Gwinn

**WICEPREZES ZARZĄDU
DS. INFRASTRUKTURY**

Marcin Osowski

.....
(podpis)

Zmiany i uzupełnienia

Nr porz.	Dotyczy pkt.	Data wprowadzenia zmiany	Czytelny podpis osoby wnoszącej zmianę (uzupełnienie)
1.	pkt. 3 ppkt. 8 ; pkt. 8 ;	26.03.2024 r.	Michał Zarychta
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			
21.			
22.			

SPIS TREŚCI

Zmiany i uzupełnienia	3
1. Postanowienia ogólne	5
2. Pojęcia i określenia używane w instrukcji	5
3. Powiadamianie o zdarzeniach	7
4. Sposób pracy oraz tryb powoływania przewodniczącego komisji kolejowej	10
5. Prowadzenie postępowania przez komisję kolejową	11
5.1. Komisja kolejowa	11
5.2. Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu	12
5.3. Postępowanie komisji na miejscu wypadku lub incydentu	12
5.4. Szacowanie i ustalanie strat	15
5.5. Protokół ustaleń końcowych	15
5.6. Wykonywanie wniosków zapobiegawczych	16
6. Zatajenie zdarzenia	17
7. Akta postępowania	18
8. Wykaz adresów i numerów telefonów	19
9. Załącznik nr 1. Wzór zawiadomienia	22
10. Załącznik nr 2. Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców	23
11. Załącznik nr 3. Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku /incydentu kolejowego	25
12. Załącznik nr 4. Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku /incydentu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu	29
13. Załącznik nr 5. Kwalifikacje przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorie	33
15. Załącznik nr 7. Wzór protokołu wysłuchania	41
16. Załącznik nr 8. Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej	42
17. Załącznik nr 9. Wzór karty poszkodowanego w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie	43
18. Załącznik nr 10. Wzór rejestru zdarzeń	44
19. Załącznik nr 11. Strona tytułowa akt postępowania	45

1. Postanowienia ogólne

1. Instrukcja wewnętrzna o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach ZMPG S.A. określa i ujednolica zasady postępowania po zaistnieniu zdarzeń na obszarze kolejowym będącym w zarządzie tej spółki oraz reguluje kwestie związane z poprawą stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego na bocznicach tej spółki poprzez realizację wniosków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe.
2. W instrukcji zawarte zostały zasady powiadamiania o zdarzeniach, tryb powołania komisji kolejowych, kwalifikację zdarzeń a także wymagania związane z prowadzoną dokumentacją po ich zaistnieniu.
3. Postanowienia instrukcji obowiązują przedstawicieli bocznic, przewoźnika, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu, bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
4. Pracownik kolejowy, stwierdzający iż może dojść do zdarzenia na obszarze bocznic, winien użyć wszelkich dostępnych środków by mu zapobiec, a gdy jest to niemożliwe winien dążyć do ograniczenia jego skutków.

2. Pojęcia i określenia używane w instrukcji

1. **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;
2. **Komisja kolejowa** – osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli bocznic, przewoźnika, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek;
3. **Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska** – straty w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro;
4. **Poszkodowany** – zabity, ciężko ranny lub ranny;
5. **Ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;
6. **Zagrożenie** – stan mogący prowadzić do wypadku;
7. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent;
8. **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;
9. **Zderzenie** – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków;
10. **Najechanie** – niezamierzone dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku, zetknięcie się pojazdu będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem lub taborem, najechanie pojazdu kolejowego na osobę lub na przeszkodę

znajdującą się na torze, lub w skrajni;

11. **Wykolejenie** – trwały braku kontaktu powierzchni tocznej koła z powierzchnią toczną główki szyny;
12. **Ofiary w ludziach** – zabici i poważnie ranni:
 - za zabitych uważa się osoby, które wskutek katastrofy kolejowej utraciły życie na miejscu wypadku lub doznały obrażeń i zmarły w ciągu 30 dni licząc od dnia katastrofy (wyłączając samobójstwa),
 - za poważnie rannych uważa się osoby, które wskutek wypadku odniosły obrażenia cielesne powodujące hospitalizację na okres dłuższy niż 24 godziny (z wyłączeniem prób samobójstwa);
13. **Wypadek kolejowy** – niezamierzone, nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego powodujące negatywne skutki w ruchu kolejowym.
Do wypadków zalicza się:
 - kolizje,
 - wykolejenia,
 - zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych,
 - zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - pożar pojazdu kolejowego;
14. **Poważny wypadek** – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
 - z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi,lub
 - powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro, mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;
15. **Incident kolejowy** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pojazdu kolejowego i mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

3. Powiadamianie o zdarzeniach

1. Pracownik kolejowy jest zobowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków przedstawicielowi użytkownika bocznic kolejowej (pracownikowi nadzoru służb kolejowych bocznic).
2. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy pojazd ten należy zatrzymać. Ustawiacz, kierujący pojazdem kolejowym lub inny pracownik kolejowy zgłasza zdarzenie zgodnie z ust. 1 oraz niezależnie od tego zgłoszenia wezwać służby ratunkowe.
4. Pracownik bocznic który otrzymała zgłoszenie o zdarzeniu powinien:
 - wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli są ofiary w ludziach albo poszkodowani,
 - wezwać zakładową lub państwową straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - pożaru lub wybuchu,
 - zaważenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania (w tym przypadku należy powiadomić doradcę ds. spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych),
 - zamknąć tor,
 - przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch kolejowy, a jeżeli ruch nie może się odbywać należy tor zamknąć i osygnalizować oraz powiadomić o tym fakcie właściwego dyżurnego ruchu,
 - zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie komendzie policji,
 - zgłosić zdarzenie swemu przełożonemu,
 - zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu. Powiadomiony o zdarzeniu informuje osoby(ę) uprawnione(a) do prac w komisji kolejowej której(ych) obowiązkiem jest niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia.
5. 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.
6. W przypadku zdarzenia mogącego powodować narażenie na promieniowanie jonizujące lub wystąpienie skażeń promieniotwórczych powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki za pośrednictwem Centrum do Spraw Zdarzeń Radiacyjnych i Wojewodę

Pomorskiego, podając:

- miejsce zdarzenia,
 - informacje pozwalające na zidentyfikowanie substancji promieniotwórczej, uzupełnione o nazwę substancji promieniotwórczej według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - rodzaj i wielkość opakowania,
 - rodzaj uszkodzenia,
 - rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,
 - nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
 - dane nadawcy lub odbiorcy substancji promieniotwórczej.
7. W przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern – żądać od właściwego przewoźnika kolejowego zapewnienia odpowiednich środków transportu, niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie.
8. Przedstawiciel użytkownika bocznic kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
- członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznic kolejowej;
 - Przewodniczącego PKBWK, adres e-mailowy pkbwk@mswia.gov.pl, SMS na nr 510 126 711;
 - oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia SMS na nr 572 591 125.
9. Informację o wykonaniu poszczególnych czynności, o których mowa w powyższych punktach, należy odnotować w prowadzonej dokumentacji. Zgłaszając zdarzenie należy podać jego miejsce, czas opis i skutki.
10. Jeżeli w wyniku zdarzenia są zabici lub ciężko ranni, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala – po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratowniczą przekazać rzecznikowi prasowemu informacje o adresach szpitali, do których przewieziono poszkodowanych, oraz o telefonach kontaktowych, celem podania ich do wiadomości publicznej za pośrednictwem środków masowego przekazu.
11. O fakcie powstania zdarzenia należy zawiadomić pisemnie podmioty, ujęte w niniejszym punkcie. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.

Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369), stanowiący jednocześnie załącznik nr 1 do niniejszej instrukcji.

Zawiadomienie otrzymuje: Przewodniczący PKBWK, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany „Prezesem UTK”, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo: Prokuratura Rejonowa, Komenda Policji, Jednostka Żandarmerii Wojskowej oraz podmioty

biorące udział w zdarzeniu.

12. 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.
13. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.

4. Sposób pracy oraz tryb powoływania przewodniczącego komisji kolejowej

1. Zarząd spółki ZMPG S.A. oraz przewoźnicy kolejowi lub inne podmioty obsługujące bocznice spółki ZMPG S.A. sporządzają wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej, które winne być przekazane pracownikom nadzoru służb kolejowych bocznic.
2. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu wskazują spośród osób upoważnionych, o których mowa w pkt. 4 ust. 1, kierownicy jednostek organizacyjnych użytkownika bocznic odpowiedzialnych za utrzymanie infrastruktury kolejowej, lub przewoźników kolejowych i innych podmiotów obsługujących bocznicę, biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
3. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
4. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.
5. Przewodniczący komisji kolejowej jest pisemnie powoływany spośród członków komisji, o których mowa w pkt. 4 ust. 1, przez kierownika jednostki organizacyjnej ZMPG SA odpowiedzialnej za utrzymanie infrastruktury kolejowej. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej ujęty w wykazie sporządzonym przez kierownictwo spółki, o którym mowa w pkt. 4 ust. 1.
6. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu, o którym mowa w pkt. 4 ust. 1, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
7. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.

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

- 1) członków komisji kolejowej;
 - 2) Prezesa UTK;
 - 3) Przewodniczącego PKBWK.
8. Zmiany w składzie komisji kolejowej, o których mowa w pkt. 4 ust. 8 dokumentuje się w aktach postępowania.

5. Prowadzenie postępowania przez komisję kolejową

5.1. Komisja kolejowa

1. Zadaniem komisji kolejowej jest:

- ustalenie okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu;
- szacunkowe określenie rozmiarów strat z tytułu powstania wypadku lub incydentu;
- określenie wniosków zapobiegających powstaniu podobnych wypadków lub incydentów w przyszłości.

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

- dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydentem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
- analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem lub incydentem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
- wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
- przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
- wnioskować o wykonanie ekspertyz;
- żądać od związanych z wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
- wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydentem (w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej) do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydentu bądź przyczynienie się do jego powstania.

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

4. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji, z zastrzeżeniem pkt. 5.2 ust. 3.

5. Przy podjęciu decyzji o której mowa w ust.4, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:

- opinie członków komisji kolejowej;
- skutki i okoliczności wypadku lub incydentu;
- konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydentu;
- potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydentu.

6. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej, w których gromadzi

się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.

7. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach, o których mowa w pkt 5.2 ust. 2.
8. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
9. Po zakończeniu postępowania jego akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.

5.2. Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu

1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce wypadku lub incydentu w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu.
2. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku kolejowego lub incydentu komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu kolejowego, którego wzór określa załącznik nr 3 lub 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369). stanowiący jednocześnie załącznik nr 3 i 4 do niniejszej instrukcji.
3. W protokołach, o których mowa powyżej określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji wyrażą zgodę, to możliwe jest dalsze badanie wypadku i incydentu jednoosobowo. Osoba ta pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
4. Osoba wysłuchiwana podpisuje protokół wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.
5. Do protokołów oględzin należy dołączyć dokumentację fotograficzną z 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 w protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu, o którym mowa w pkt. 5.2 ust.2.
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. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.

5.3. Postępowanie komisji na miejscu wypadku lub incydentu

1. Na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa podejmuje następujące działania:
 - ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu;
 - ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem wypadku lub incydentu;
 - 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;

- opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed wypadkiem lub incydentem oraz po nim;
 - sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie pojazdu kolejowego z napędem, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca.
2. Na miejscu wypadku lub incydentu na przejazdach kolejowo-drogowych ustala się:
- sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi;
 - podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy;
 - obecność na stanowisku pracy pracownika drużyny manewrowej osłaniającego przejazd kolejowo- drogowy;
 - warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym;
 - stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i na dojazdach do niego.
3. Komisja kolejowa realizuje również następujące czynności:
- 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;
 - zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej bocznicy 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 stanów awaryjnych w pojazdach kolejowych oraz stanów urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych;
 - sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
 - bada stan nawierzchni kolejowej;
 - dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz widel maźniczych i resorów;
 - określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów;
 - określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
4. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego,

dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369), stanowiący jednocześnie załącznik nr 2 do niniejszej instrukcji.

5. 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. 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 kolejowej.
7. 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. 6, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
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. Ekspertyzę wykonują jednostki posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu, w szczególności jednostki notyfikowane.
11. 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:
 - plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim jakąś wiedzę;
 - plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem.
12. Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 11, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.
13. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.
14. Komisja kolejowa 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 wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

5.4. Szacowanie i ustalanie strat

Komisja kolejowa na podstawie dostarczonych dokumentów rejestruje straty powstałe w wyniku zdarzenia w tym:

- 1) kosztów akcji ratowniczej,
- 2) wymiany lub naprawy infrastruktury kolejowej,
- 3) wymiany lub naprawy pojazdów kolejowych,
- 4) rekompensat dla osób poszkodowanych,
- 5) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności osób, które poniosły straty w zdarzeniu,
- 6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu,
- 7) kosztów działań zapobiegawczych i naprawczych dotyczących bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku,
- 8) kosztów badań i ekspertyz dokonywanych w trakcie postępowania.

Komisja kolejowa ma prawo zwrócić się do osób trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w wyniku zdarzenia straty.

Ostateczne ustalanie powstałych strat w wyniku zdarzenia i odpowiedzialności za nie należy do zespołu powołanego przez Specjalistę ds. awarii w ZMPG S.A.

W skład zespołu wchodzi upoważnieni przedstawiciele stron biorących udział w zdarzeniu. Do zespołu mogą być powołane osoby, które brały udział w pracach komisji kolejowej.

5.5. Protokół ustaleń końcowych

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:
 - przyczyny wypadku lub incydentu;
 - końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;
 - wnioski zapobiegawcze.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określone są w załączniku nr 5 do niniejszej instrukcji.
3. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:
 - przyczynę pierwotną - stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu;
 - przyczyny bezpośrednie - stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydentu;
 - przyczyny pośrednie - pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydentem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
 - przyczyny systemowe - związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie.

4. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w ust. 3, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.
5. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.
6. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369). stanowiący jednocześnie załącznik nr 6 do niniejszej instrukcji.
7. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.
8. Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa przekazuje:
 - kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych, niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - zarządowi spółki ZMPG, Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - właściwej miejscowo komendzie Policji – jeśli zachodzi taka konieczność;
 - właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej – jeśli zachodzi taka konieczność.
9. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.
10. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
11. Zaistniałe wydarzenia na terenie bocznic należy rejestrować na bocznicach w „Rejestrze zdarzeń” według wzoru stanowiącego załącznik nr 10, do niniejszej instrukcji.
12. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.

5.6. Wykonywanie wniosków zapobiegawczych

1. Wnioski zapobiegawcze wskazane przez komisję kolejową wskazane w protokole ustaleń końcowych należy wykonać:
 - 1) natychmiast, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
 - 2) bez zbędnej zwłoki w najszybszym możliwym do zrealizowania okresie czasu.

6. Zatajenie zdarzenia

1. Zatajenie, lub usiłowanie zatajenia zdarzenia na bocznicach jest zabronione.
2. Kierownictwo spółki ZMPG w przypadku gdy dowiedziało się o zatajeniu lub próbie zatajenia zdarzenia na bocznicach, zobowiązane jest:
 - zgłosić i zarejestrować zdarzenie zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami,
 - powołać komisję kolejową,
 - przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajenia lub próby zatajenia zdarzenia.

7. Akta postępowania

Do akt postępowania należy włączyć:

- zawiadomienie o zdarzeniu,
- protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu,
- szkice wraz z wynikami dokonanych pomiarów (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku,
- zdjęcia z miejsca zdarzenia,
- opis stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru,
- protokół ustalenia stanu hamulców w składzie manewrowym,
- protokoły z wysłuchań pracowników i innych osób,
- protokoły dokonanych konfrontacji, wizji lokalnych, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz,
- dokumenty mające istotne znaczenie dla danego wypadku lub incydentu,
- wyciągi kopie z prowadzonej dokumentacji,
- wyniki badań i ekspertyz, opinie biegłych rzeczoznawców, instytutów badawczych jednostek naukowych itp.,
- kosztorysy strat (jeżeli w czasie sporządzania „Protokołu ustaleń końcowych” ustalenie dokładnych danych nie jest możliwe, należy podać je szacunkowo, z zaznaczeniem, że jest to kosztorys szacunkowy),
- protokół ustaleń końcowych,
- zawiadomienie o realizacji zaleceń i wniosków zapobiegawczych, względnie informacji o podjęciu właściwych działań celem wykonania zaleceń i wniosków, których realizacja wymaga dłuższego czasu,
- decyzje administracyjne, jeżeli były wydane w związku ze zdarzeniem i dokumenty niezbędne do ich uzyskania.

Do aktu postępowania powinno się załączyć tylko te materiały i dokumenty, które wiążą się zdanym zdarzeniem. Należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości druków i w miarę możliwości należy je redukować, wykonując potrzebne wyciągi i zestawienia.

Po zakończeniu postępowania zgromadzone materiały należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować, przy czym:

- akta powinny być zszyte,
- zawierać spis treści i posiadać stronę tytułową.

Akta postępowania przechowują pracownicy nadzoru służb kolejowych bocznic ZMPG S.A.

W przypadku konieczności przekazania akt postępowania innemu podmiotowi, bądź organom ścigania lub sądowiczym należy przekazać uwierzytelnione odpisy lub kopie. W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest przekazanie oryginałów, a pozostawienie uwierzytelnionych odpisów lub kopii dokumentów odnotowaną datą przekazania akt i wskazania odbiorcy.

8. Wykaz adresów i numerów telefonów

1. Państwowa Straż Pożarna tel: 998
2. Pogotowie ratunkowe tel: 999
3. Miejskie centrum powiadamiania ratunkowego tel: 112 (zamiast 999)
4. Pracownicy nadzoru służb kolejowych bocznic ZMPG S.A.
ul. Zamknięta 18, 80–955 Gdańsk
tel. 58 737 99 03 lub 58 737 99 04 lub
58 737 99 05
5. Policja, Komenda Miejska w Gdańsku,
ul. Nowe Ogrody 27, 80–803 Gdańsk
tel: 47 741 35 08
fax: 47 741 63 29
6. Policja, Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Gdańsku,
ul. Kartuska 245B, 80–104 Gdańsk
tel: 47 741 69 03
7. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku,
Trakt Św. Wojciecha 293, 80–001 Gdańsk
tel: 58 309 49 11
fax: 58 309 46 34
8. Powiatowy Inspektor Sanitarny – Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Gdańsku,
ul. Wałowa 27, 80–858 Gdańsk
tel: 58 320 08 00,
tel. alarm.: 698 941 776
e.mail: psse.gdansk@sanepid.gov.pl
9. Wojewoda Pomorski – Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego
tel: 58 307 72 04 lub 58 302 32 32
lub 58 305 89 68
fax: 58 346 24 76 lub 58 305 79 79
tel. alarm.: 987
e-mail: centrum@gdansk.uw.gov.pl
10. Komenda Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej,
ul. Sosnowa 2, 80–251 Gdańsk
tel: 58 347 78 00 lub 47 743 01 00
fax: 58 347 78 33 lub 47 743 01 33
e.mail: sekretariat@straz.gda.pl

11. Państwowa Agencja Atomistyki,
ul Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa
Centrum ds. zdarzeń radiacyjnych

tel: 22 194 30 lub 22 621 02 56
kom: 783 920 151
fax: 22 556 27 82 lub 22 621 02 63
e.mail: cezar@paa.gov.pl

12. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
al. Jana Chrystiana Szucha 2/4, 00-582 Warszawa

e.mail: pkbwbk@mswia.gov.pl,
tel: 47 722 84 16
fax: 47 722 87 30

Powiadamianie niezwłoczne o wypadkach kolejowych –

tel. +48 510 126 711

13. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego,
Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa

tel: 22 749 14 00
fax: 22) 749 14 01
e.mail: utk@utk.gov.pl

Pisemne powiadamianie o wypadkach –

e-mail: zdarzenia@utk.gov.pl

14. Urząd Transportu Kolejowego. Oddział Terenowy w Gdańsku,
ul. Strzelecka 7B, 80-803 Gdańsk

tel: 58 670 46 20
fax: 58 670 46 21
e.mail: utko5@utk.gov.pl

Powiadamianie niezwłoczne o wypadkach kolejowych – SMS: tel. +48 572 591 125

15. Prokuratura Rejonowa Gdańsk-Śródmieście w Gdańsku,
ul. Piekarnicza 10/C, 80-126 Gdańsk

tel: 58 767 98 50
fax. 58 767 98 54
e-mail:

biuro.podawcze.prda-sr@prokuratura.gov.pl

16. Dyżurny ruchu GPA stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny

tel: 58 721 58 11

17. Dyżurny ruchu GKK stacji PKP PLK Gdańsk Kanał Kaszubski

tel: 58 721 35 48

18. Dyżurny ruchu Zp stacji PKP PLK Gdańsk Zaspa Towarowa

tel: 58 721 57 72

9. Załącznik nr 1. Wzór zawiadomienia

WZÓR

ZAWIADOMIENIA O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE

(dane jednostki organizacyjnej)

data wysłania

do

nr tel.

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE¹⁾

Kategoria zdarzenia²⁾:

.....

Miejsce zdarzenia³⁾:

.....

Data i godzina zdarzenia:

.....

Zwięzły opis zdarzenia⁴⁾:

.....
.....

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:

.....
.....

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:

.....
.....

Przebieg akcji ratowniczej:

.....
.....

Wstępne określenie skutków zdarzenia:

.....
.....

Otrzymuję

1.
2.
3.
4.
5.

.....

(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

10. Załącznik nr 2. Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców

PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU NR / SKŁADZIE MANEWROWYM¹⁾

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

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

2. Stan hamulców badanego pojazdu o godz.					
Seria i numer pojazdu z napędem (i innego)	Ciśnienie powietrza w przewodzie głównym i hamulcowym wg wskazań manometrów	Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych – gorące, letnie, zimne)	Hamulec ręczny (sprawny, miesprawny)	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 nałepką „hamulec niezдатny 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.

*Instrukcja wewnętrzna o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów
w transporcie kolejowym na bocznicach ŻMPG S.A.*

Prędkość pociągu (składu manewrowego)	rozkładowa km/godz.,	z jaką przejechał obok sygnału „STOP” lub innego odpowiadającego mu miejsca
	rzeczywista km/godz.,	

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika	
--	--

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

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

11. Załącznik nr 3. Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku /incydentu kolejowego

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 strk, sygnalizatorów i ich wskazań:

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

.....

b) na gruncie:

.....

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

.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich:

.....

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

.....

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

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. Poszkodowani w zdarzeniu:

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

f)	informacje o poszkodowanych:
	
	
	
	

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

.....

.....

3. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

V. Przeprowadzone badania:

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

.....

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

.....

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

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

VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾:

.....
kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu²⁾:

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:

.....

VIII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....

.....

.....

IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej:

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

.....
.....
.....
pod przewodnictwem

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

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

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

XI. Pozostali pracownicy stron wypadku / incydentu^{b)} obecni na jego miejscu:

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

XII. Wykaz załączników:

.....
.....

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie^{b)}:

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

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

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

12. Załącznik nr 4. Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku /incydentu kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu

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

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem / incydem³⁾ na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu¹⁾ kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznic¹⁾ tor km linii przez komisję kolejową w składzie:

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

I. Okoliczności wypadku / incydem¹⁾ (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń szlak, stan łącz strażnicowego, stan rogatki, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu):

.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia	opady
temperatura	widoczność
zachmurzenie	śyszalność
inne zjawiska	

III. Skutki:

1. Poszkodowani:

	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a)	pasażerowie				
b)	pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców				

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

c)	użytkownicy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia				
d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	inni				
f)	informacje o poszkodowanych:				
					

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych:

.....

3. Uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych:

.....

4. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

IV. Dane o przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu:

1. Kąt skrzyżowania:
2. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony toru:
3. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony drogi:
4. Rodzaj nawierzchni na przejeździe:
5. Rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej:
6. Typ urządzeń asp:
7. Sygnalizacja świetlna:
8. Sygnalizacja dźwiękowa:
9. Widoczność:

z 5 m	wymagana	istotyczna
z 10 m	wymagana	istotyczna
z 20 m	wymagana	istotyczna
10. Pochylenie toru:
11. Pochylenie drogi:
12. Stan oświetlenia:
13. Data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia oraz informacje na temat ich realizacji:

V. Wyniki badania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej:

.....

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

1. Kierowcy pojazdu drogowego:

.....

2. Kierującego pojazdem kolejowym:

.....

3. Pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego:

.....

VII. Szacunkowa wartość strat:

.....

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

..... dnia z udziałem

IX. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾:

.....

kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:

.....

X. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....

.....

XI. Ustalenia odnośnie do dalszej pracy komisji kolejowej:

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

–

–

–

.....

pod przewodnictwem

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

.....

.....

.....

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

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

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

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

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

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

13. Załącznik nr 5. Kwalifikacje przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorie

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

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5	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

*Instrukcja wewnętrzna o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów
w transporcie kolejowym na bocznicach ZMPG S.A.*

20	Najeżdżenie 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	Najeżdżenie 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	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D)	*21
23	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
24	Najeżdżenie 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 bocznic	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31
32	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdu (kat. B, C)	*32
33	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
34	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	*34
35	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozzerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

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

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

Przykład:

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

II Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej incydentu oraz jej kategorii:

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	Niezatrzzymanie 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 likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
18	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych	C60
19	Zamach zbrodniczy	C61
20	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych 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 roгатką (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 incydentu do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy dokonać kwalifikacji przyczyny oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię literowo-liczbową.

Przykład:

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

14. Załącznik nr 6. Wzór protokołu ustaleń końcowych

WZÓR PROTOKOŁU USTALEŃ KOŃCOWYCH

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
1.		przewodniczący		
2.		członek		
3.		członek		
4.		członek		

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją nr z dnia

Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania:

.....
.....

1. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

- 1.1.
- 1.2.

2. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO:

2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

2.1.1. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:

.....
.....

2.1.2. świadków:

.....
.....

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

²⁾ Niepotrzebnie skreślić.

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

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

3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

- 3.1. Odniesienie do wcześniejszych wypadków / incydentów²¹ zaistniałych w podobnych okolicznościach:

- 3.2. Opis przebiegu wypadku / incydentu²¹ (opis dynamiki wypadku / incydentu²¹, z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ czynnika ludzkiego na przebieg i skutki wypadku / incydentu²¹):

- 3.3. Przyczyny wypadku / incydentu²¹:

- 3.3.1. Bezpośrednia:

- 3.3.2. Pierwotna:

- 3.3.3. Pośrednie:

- 3.3.4. Systemowe:

- 3.4. Kategoria wypadku / incydentu²¹:

- 3.5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla przyczyn wypadku / incydentu²¹ lub wniosków zapobiegawczych:

4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

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

5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

15. Załącznik nr 7. Wzór protokołu wysłuchania

Pieczęć nagłówkowa jednostki organizacyjnej

Miejscowość i data sporządzenia

Nr sprawy

PROTOKÓŁ

Sporządzony dnia W

przez:

- 1) imię nazwisko
- 2) stanowisko
- 3) miejsce zatrudnienia
- 4) w obecności

Z WYŚŁUCHANIA

Pana / Pani

- 1) imię nazwisko
- 2) stanowisko i jednostka / komórka organizacyjna

.....
.....
w sprawie:

.....
.....
W powyższej sprawie wyjaśniam, co następuje:

.....
.....
Na tym protokół zakończono. Do sposobu wysłuchania wnoszę / nie wnoszę
zastrzeżeń. Treść wyjaśnień po sprawdzeniu ich zgodności z moją wypowiedzią
potwierdzam własnoręcznym podpisem.

.....
(podpis sporządzającego)

.....
(Podpis wysłuchanego)

.....
(podpisy osób obecnych)

16. Załącznik nr 8. Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej

Pieczęć nagłkowa jednostki organizacyjnej

Gdańsk dnia

UPOWAŻNIENIE Nr...../.....*

Niniejszym upoważniam:

Panią / Pana

Stanowisko

Miejsce zatrudnienia

Legitymującego się dowodem osobistym (seria numer.....) do udziału w pracach komisji kolejowej jako(przewodniczący, członek), do wypadku , incydentu kat..... zaistniałego na boczniczy

.....
(stanowisko i podpis)

17. Załącznik nr 9. Wzór karty poszkodowanego w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie

(Stempel jednostki organizacyjnej)
Nr telefonu

Karta poszkodowanego W poważnym wypadku / wypadku / Incydencie

- a) pracownika, łącznie z personelem podwykonawców,
- b) osoby nieuprawnionej,
- c) użytkownika przejazdu kolejowo – drogowego (przejazdu technologicznego),
- d) innych osób.

Protokół sporządzono dnia..... miejsce.....

1.Nazwisko i Imię Nr PESEL data i miejsce urodzenia adres zamieszkania

2.Odniesione obrażenia na skutek zdarzenia, (śmierć, zranienie, kontuzjowanie, porażenie prądem itp.).....

3.Miejsce zdarzenia.....

4.Czas zdarzenia, data godz.....

5.Zginął na miejscu zdarzenia , data godz..... Zmarł na skutek zdarzenia, data ... godz....

6.Poszkodowany podaje następujące obrażenia lub dolegliwości powstałe w wyniku zdarzenia.

7.Kto udzielił pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza

8. Lekarz. Nazwisko i Imię..... zakład pracy..... przybył do zdarzenia datagodz. rodzaj udzielonej pomocy

9.Poszkodowany, przed przybyciem lekarza lub po przybyciu lekarza, udał się do domu, na noszach, do szpitala , o własnych siłach, na noszach, karetką pogotowia.

10. Czy poszkodowany uchylił się od zbadania przez lekarza – tak , nie. Jeżeli tak, podpis poszkodowanego lub świadków i ich adresy.

.....
(stanowisko i podpis)

18. Załącznik nr 10. Wzór rejestru zdarzeń

(Stempel jednostki organizacyjnej)

REJESTR ZDARZEŃ

1. Pozycja nr
2. Miejsce zdarzenia
3. Data, godz. i min.
4. Kategoria
5. Określenie zdarzenia
6. Skutki zdarzenia:
 - a) zabitych,
 - b) ciężko rannych,
 - c) rannych,
7. Straty w złotych,
8. Przyczyny zdarzenia,
9. Podmiot odpowiedzialny za spowodowanie zdarzenia,
10. Środki zaradcze,
11. Data zakończenia postępowania,
12. Miejsce przechowywania akt postępowania.

Do punktu 6, lit. a, b i c, należy podawać liczbę osób poszkodowanych z odpowiednimi symbolami.

- a- pracowników łącznie z personelem podwykonawców,
- b- osoby nieuprawnione,
- c- użytkowników przejazdów kolejowych,
- d- inne osoby.

19. Załącznik nr 11. Strona tytułowa akt postępowania

(Pieczęć jednostki organizacyjnej)

POSTĘPOWANIE NR.....

w sprawie poważnego wypadku, wypadku/ Incydentu/

KATEGORIA :.....

DATA.....

GODZINA.....

BOCZNICA (stacyjna / szlakowa)

ODGAŁĘZIENIE...../OD LINII KOLEJOWEJ NR.... KM..... od toru nr... rozjazdem nr.../

WOJEWÓDZTWO.....

AKTA ZAWIERAJĄ..... PONUMEROWANYCH STRON