



Jastrzębska Spółka Kolejowa

JSK-R3

INSTRUKCJA

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

Tekst ujednociony

„Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2025 r. poz. 1234 z późn. zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”.

Wszelkie prawa zastrzeżone

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o.
– są zabronione

Jastrzębie-Zdrój 2025

miejsce na Zarządzenie

SPIS TREŚCI		
ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE		
§ 1	Zakres i cel instrukcji.	6
§ 2	Znaczenie używanych określeń.	6
ROZDZIAŁ II ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU		
§ 3	Zgłoszenie o zdarzeniu.	10
§ 4	Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu.	10
§ 5	Sposób powiadamiania o zdarzeniu.	12
§ 6	Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu.	12
§ 7	Zatajenie zdarzenia, czynności zabronione.	13
ROZDZIAŁ III TRYB POWOŁYWANIA KOMISJI KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWODNICZĄCEGO KOMISJI KOLEJOWEJ		
§ 8	Zadania komisji kolejowej	13
§ 9	Organ prowadzący postępowanie.	13
§ 10	Tryb powoływania komisji kolejowej.	14
§ 11	Tryb powoływania przewodniczącego komisji kolejowej.	14
ROZDZIAŁ IV SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ		
§ 12	Obowiązki i uprawnienia komisji kolejowej.	15
§ 13	Współpraca komisji z innymi organami na miejscu zdarzenia.	16
§ 14	Prawa i obowiązki kierującego akcją ratunkową.	16
§ 15	Praca komisji na miejscu zdarzenia.	16
§ 16	Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena.	18
§ 17	Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu.	21
§ 18	Wstępna analiza zdarzenia.	22
§ 19	Badania szczegółowe, ekspertyzy i inne czynności w toku postępowania.	22
ROZDZIAŁ V USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA		
§ 20	Ustalenia końcowe oraz rodzaje przyczyn.	23
§ 21	Protokół ustaleń końcowych.	24
§ 22	Wnioski zapobiegawcze.	24
§ 23	Szacowanie strat.	24
§ 24	Ustalanie strat.	25
§ 25	Postępowanie w sprawach spornych.	25
§ 26	Termin zakończenia postępowania.	26
ROZDZIAŁ VI POSTĘPOWANIE PO ZAKOŃCZENIU DOCHODZENIA		
§ 27	Akta dochodzenia.	26
§ 28	Przekazanie dokumentów.	27
§ 29	Wykonanie wniosków zapobiegawczych.	27
ROZDZIAŁ VII SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE		
§ 30	Zgłoszenie wydarzenia kolejowego.	28
§ 31	Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o wydarzeniu kolejowym.	28
§ 32	Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.	28
§ 33	Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.	29
§ 34	Ustalenia końcowe.	30
§ 35	Szacowanie strat.	30
§ 36	Ustalenie strat.	31

ROZDZIAŁ VIII REJESTR ZDARZEŃ		
§ 37	Rejestr zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.	31
ZAŁĄCZNIKI		
Załącznik Nr 1	Informacje na temat przetwarzania danych osobowych.	32
Załącznik Nr 2	Zawiadomienie o poważnym wypadku/wypadku/incydencie.	34
Załącznik Nr 3	Protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu kolejowego.	35
Załącznik Nr 4	Protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu.	43
Załącznik Nr 5	Protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu.	48
Załącznik Nr 6	Protokół wysłuchania.	49
Załącznik Nr 7	Protokół ustaleń końcowych.	50
Załącznik Nr 8	Kwalifikacje przyczyn bezpośredniej poważnego wypadku /wypadku oraz jej kategorii.	54
Załącznik Nr 9	Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej.	60
Załącznik Nr 10	Strona tytułowa akt.	61

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1 Zakres i cel instrukcji

1. Celem „Instrukcji o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym JSK R-3” (zwanej dalej Instrukcją) jest określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez realizację wniosków zapobiegawczych określonych przez komisje kolejowe.
2. Instrukcja o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów określa:
 - 1) sposób postępowania w przypadku poważnych wypadków, wypadków i incydentów,
 - 2) powoływanie przewodniczącego komisji kolejowej,
 - 3) prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowej,
 - 4) sposób postępowania w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych.
3. Instrukcja obowiązuje:
 - 1) wszystkie jednostki organizacyjne, wszystkich pracowników, zleceniobiorców Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Spółka z o.o. (dalej JSK),
 - 2) przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury kolejowej JSK (linii kolejowych oraz bocznic),
 - 3) personel firm świadczących usługi na rzecz zarządcy, wykonawców robót, podwykonawców
 - 4) użytkowników bocznic kolejowych, których bocznicę odgałęziają się od infrastruktury zarządzanej przez JSK.

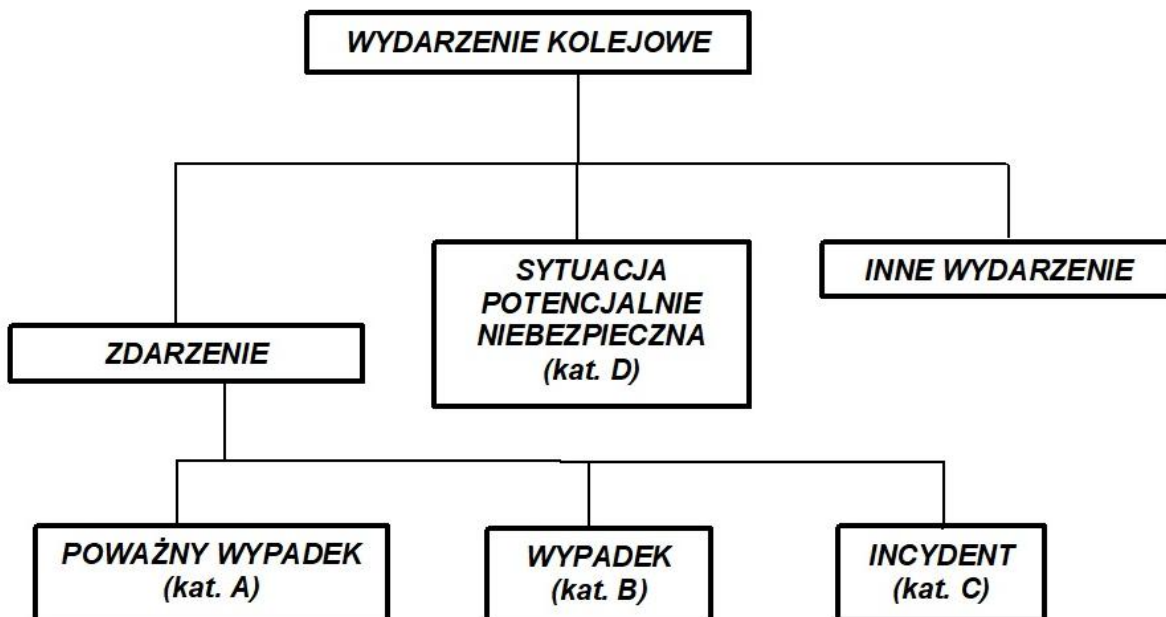
§ 2 Znaczenie używanych określeń

1. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** – brak niedopuszczalnego ryzyka szkody w związku z realizacją procesów przewozowych po infrastrukturze kolejowej.
2. **Ryzyko** – częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody.
3. **Zagrożenie** – stan, który może prowadzić do wypadku.
4. **Wydarzenie kolejowe** – każda niepożądana sytuacja zaistniała w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu zakłócająca realizację procesu przewozowego, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie pociągu lub zakłócenie prac manewrowych.
5. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent.
6. **Wypadek** – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - 1) kolizje,
 - 2) wykolejenia,
 - 3) zdarzenia na przejazdach,
 - 4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - 5) pożar pojazdu kolejowego.
7. **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi; lub
 - 2) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
8. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

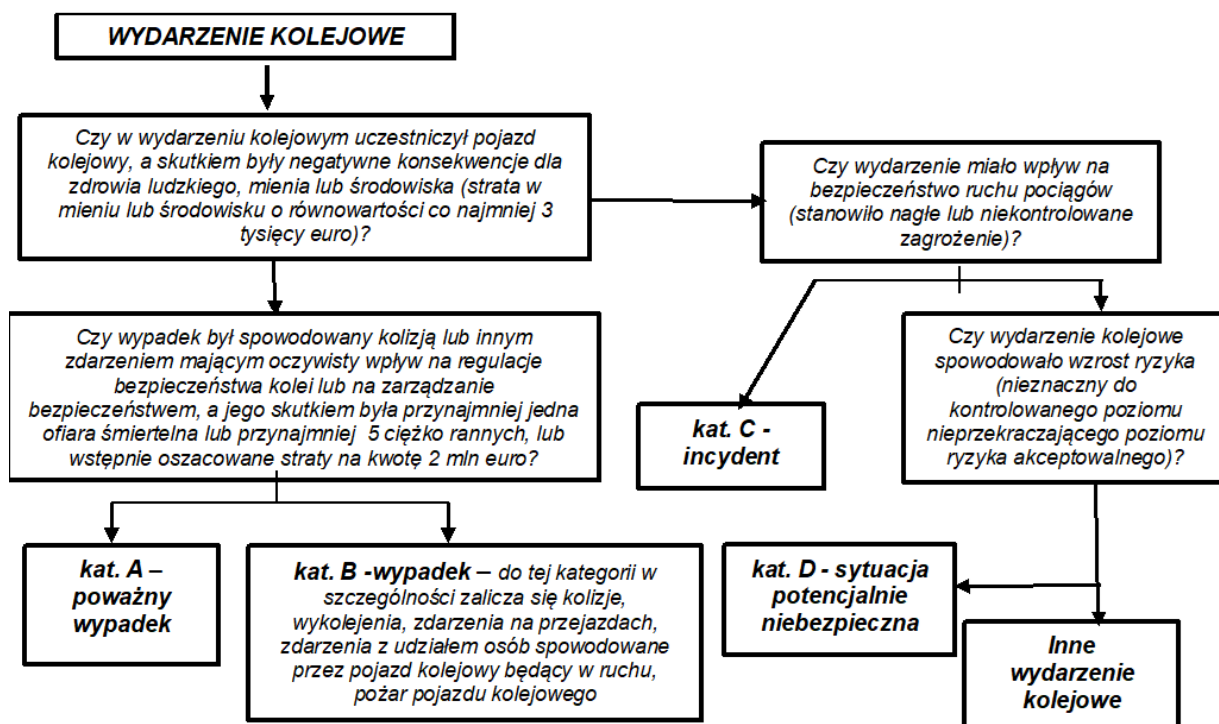
9. **Kolizja** – jest to zdarzenie obejmujące:
- 1) zderzenie – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków,
 - 2) najechanie – niezamierzone, dynamiczne:
 - a) zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
 - b) zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,
 - c) najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego;
 - 3) starcie – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.
10. **Wykolejenie** – utrata kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.
11. **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.
12. **Zdarzenie z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu** – zdarzenie, w którym w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu; obejmuje osoby, które wskakiwały, wyskakiwały lub wypadły z pojazdu kolejowego oraz osoby, które upadły, lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot.
13. **Pożar pojazdu kolejowego** – pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową a końcową (lub na jednej z tych stacji) albo podczas rozrządzenia wagonów.
14. **Punkt niebezpieczny** – ukres rozjazdu, ukres skrzyżowania torów, granicę przetaczania, koniec drogi ochronnej przebiegu lub inny punkt, uzasadniony warunkami miejscowymi, których przejechanie w trakcie danej jazdy może grozić kolizją pojazdu kolejowego lub wykolejeniem pojazdu kolejowego.
15. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
16. **Skład manewrowy** – pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem lub zespół trakcyjny wykonujący manewry. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub między pojazdami kolejowymi.
17. **Terminal towarowy** – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów.
18. **Postępowanie** – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
21. **Sytuacja potencjalnie niebezpieczna** – sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego.
22. **Samobójstwo** – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest śmierć, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ.
23. **Próba samobójstwa** – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia (zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ).
24. **Poważna awaria** – zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie transportu, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.
25. **Poszkodowany** – zabity, ciężko ranny lub ranny.
26. **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 (z wyłączeniem osób, które popełniły samobójstwo).
27. **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 (wyłączając osoby, które podjęły próbę samobójstwa).
28. **Ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej.
 29. **Pracownik kolejowy** – każda osoba, której zatrudnienie bez względu na rodzaj umowy ma związek z koleją, i która w czasie zdarzenia znajduje się w pracy; obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury, wraz z personelem firm świadczących usługi na rzecz JSK, personelem podwykonawców.
 30. **Użytkownik przejazdu** – każda osoba korzystająca z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo.
 31. **Osoba nieuprawniona** – każda osoba przebywająca na terenie kolejowym w miejscu dla niej niedozwolonym, z wyjątkiem użytkowników przejazdów.
 32. **Straty** – koszty związane ze zdarzeniem lub sytuacją potencjalnie niebezpieczną.
 33. **Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska** – strata w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro.
 34. **Baza pomiarowa pojazdu kolejowego** – dla wagonu dwuosiowego to rozstaw osi, dla pojazdu kolejowego z wózkami to rozstaw czopów skrzętu wózków, dla wózka to rozstaw skrajnych osi.
 35. **Zarządca infrastruktury** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty.
 36. **Użytkownik bocznic kolejowej – podmiot zarządzający bocznicą kolejową.**
 36. **Dyżurny ruchu** – pracownik zarządcy infrastruktury odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach).
 37. **Dyspozytor** – pracownik bieżącego nadzoru zarządcy infrastruktury, regulujący i koordynujący całokształt pracy związanej z ruchem kolejowym w obrębie wyznaczonego obszaru linii kolejowej lub właściwy pracownik innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, przyjmujący zgłoszenie o zdarzeniu.
 38. **Komisja kolejowa** – osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
 39. **Kierujący akcją ratowniczą** – osoba będąca przedstawicielem zarządcy infrastruktury kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratowniczej do czasu usunięcia skutków zdarzenia.
 40. **PKBWK** – Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych.
 41. **System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)** – organizacja i działania przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
 42. **RID** – Regulamin dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
 43. **Zał. 2 do SMGS** – Załącznik 2 „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).
 44. **TWR** – towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10 RID / Zał. 2 do SMGS.
 45. **Nieprawidłowe działanie (zadziałanie) urządzenia** – urządzenie realizuje funkcje (np. sterowania) niezgodnie z jego dokumentacją techniczną; zadziałanie – praca urządzenia w jednym cyklu roboczym.
 47. **Infrastruktura kolejowa – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym.**
 48. **Droga kolejowa** – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z innymi elementami infrastruktury kolejowej, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.
 49. **Manewr** – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.

50. Schemat pojęciowy:



51. Metodyka wstępnej identyfikacji wydarzeń kolejowych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu kolejowego:



ROZDZIAŁ II

ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

§ 3

Zgłoszenie o zdarzeniu

1. Pracownik kolejowy, który zauważył, że może dojść do zdarzenia, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik kolejowy jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków:
 - 1) dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury – w przypadku zdarzeń zaistniałych na obszarze działalności zarządcy infrastruktury, albo
 - 2) użytkownikowi bocznicy kolejowej – w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznicy kolejowej.
3. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.
4. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy pojazd ten należy zatrzymać. Kierownik pociągu, maszynista lub inny pracownik kolejowy zgłasza zdarzenie zgodnie z ust 2.

§ 4

Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
 - 1) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
 - 2) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem (aby zapobiec ewentualnym większym jego skutkom), włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”,
 - 3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego (nr 112), podając w miarę możliwości informacje o:
 - a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożenia nimi,
 - d) zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
 - e) wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania. Zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego.
 - 4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury,
 - 5) zgłosić zdarzenie właściwej dla miejsca zdarzenia jednostce straży ochrony kolei (punkty styku z zarządcami infrastruktury kolejowej),
 - 6) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych,
 - 7) poinformować dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury:
 - a) o wykonaniu czynności, o których mowa w pkt 1), 2), 3), 5) i 6),
 - b) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - 8) żądać od dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury, stosownie do potrzeb:
 - a) wezwania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego,
 - b) powiadomienia Żandarmerii Wojskowej,

- 9) powiadomić prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe o przyczynie oraz przewidywanym czasie postoju,
- 10) jeżeli jest taka potrzeba, na żądanie kierującego akcją ratowniczą, wprowadzić ograniczenie prędkości na torach sąsiadujących z miejscem zdarzenia, po których może odbywać się ruch kolejowy.

Wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania należy zarejestrować w Dzienniku Telefonicznym.

2. Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik zarządcy infrastruktury, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

- 1) dokonać czynności, o których mowa w ust 1 pkt 3), 5) i 6), oraz polecić zamknięcie torów, jeżeli czynności te nie zostały wykonane przez dyżurnego ruchu, a zachodzi taka konieczność,
- 2) zarządzić wyjazd zespołu kolejowego ratownictwa technicznego;
- 3) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu,
- 4) zgłosić zdarzenie jednostce Żandarmerii Wojskowej,
- 5) powiadomić o zdarzeniu wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i państwowego powiatowego inspektora sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska lub życia i zdrowia ludzi,
- 6) powiadomić jednostkę organizacyjną, w której zatrudniony jest pracownik kolejowy, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy,
- 7) powiadomić właściwe terytorialnie powiatowe (miejskie) centrum zarządzania kryzysowego oraz stanowisko kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej,
- 8) **powiadomić właściwe służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę infrastruktury krytycznej oraz obronność państwa – w przypadku zdarzeń mogących mieć charakter sabotażu, cyberataku, aktu terrorystycznego lub innego zagrożenia bezpieczeństwa państwa,**
- 9) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierowania komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
 - a) miejsce zdarzenia,
 - b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - c) rodzaj i wielkość opakowania,
 - d) rodzaj uszkodzenia,
 - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
- 10) w przypadku zdarzenia mogącego powodować narażenie na promieniowanie jonizujące lub wystąpienie skażeń promieniotwórczych powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki za pośrednictwem Centrum do Spraw Zdarzeń Radiacyjnych i wojewodę właściwego dla miejsca zdarzenia, podając:
 - a) miejsce zdarzenia,
 - b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie substancji promieniotwórczej, uzupełnione o nazwę substancji promieniotwórczej według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - c) rodzaj i wielkość opakowania,
 - d) rodzaj uszkodzenia,
 - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym będących w zasięgu awarii,
 - f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
 - g) dane nadawcy lub odbiorcy substancji promieniotwórczej,
- 11) w przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern - żądać od właściwego przewoźnika kolejowego zapewnienia odpowiednich środków transportu,

- niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie,
- 12) 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.

Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik zarządcy infrastruktury jest zobowiązany powiadomić członków komisji kolejowej ze strony przewoźnika oraz inne zainteresowane strony.

Informację o wykonaniu poszczególnych czynności, o których mowa w ust 2, należy odnotować w prowadzonej dokumentacji.

§ 5

Sposób powiadamiania o zdarzeniu

1. Dyspozytor, któremu zgłoszono wypadek lub incydent, a w przypadkach przerw w pracy dyspozytury, przewodniczący komisji kolejowej z miejsca zdarzenia, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

- 1) Przewodniczącego PKBWK,
- 2) Oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy dla miejsca zdarzenia.
- 3) Członków Zarządu JSK

2. Sposób powiadomienia: wiadomość SMS.

W wiadomości należy podać: czas, miejsce oraz zwięzły opis zdarzenia.

Powiadomienie (SMS) format treści:

RRRR.MM.DD-NR LINII LUB BOCZNICA - TREŚĆ

np.: **2016.08.05 – LINIA 22, ZARZĄDCA JSK, W KM 0,551 WYKOLEJENIE WAGONU. KOMISJA KOLEJOWA ROZPOCZYNA PRACĘ NA MIEJSCU ZDARZENIA.**

Nr telefonu do PKBWK: **+48 510 126 711**

Nr telefonu do UTK – oddział Katowice: **+48 572 591 124**

§ 6

Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu

1. Przewodniczący komisji kolejowej lub osoba przez niego upoważniona, przy czym treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej, pisemnie powiadamia o zdarzeniu podmioty, wg wzoru zawiadomienia określonego w załączniku nr 2.

2. Zawiadomienie otrzymują:

- 1) Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
- 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego,
- 3) strony uczestniczące w zdarzeniu,
- 4) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
 - Prokuratura Rejonowa,
 - Komenda Policji,
 - jednostka Żandarmerii Wojskowej.

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

4. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji - należy niezwłocznie przesłać korektę zawiadomienia, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.

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

Adres e-mail do PKBWK: pkbwk@mswia.gov.pl

Adres e-mail do UTK: zdarzenia@utk.gov.pl

6. W przypadku zdarzenia powstałego przy przewozie towarów niebezpiecznych należy dodatkowo, poza zawiadomieniem o zdarzeniu, sporządzić raport zgodnie z RID/ADR.

§ 7

Zatajenie zdarzenia, czynności zabronione

1. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia jest zabronione.
2. Zabronione są czynności podjęte po zaistnieniu zdarzenia utrudniające postępowanie wyjaśniające lub skierowane na błędną ocenę faktów.
3. Kierownik jednostki organizacyjnej, który dowiedział się o zatajeniu lub próbie zatajenia zdarzenia oraz innych czynnościach zabronionych, zobowiązany jest:
 - 1) zgłosić i zarejestrować zdarzenie zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji,
 - 2) powołać komisję kolejową,
 - 3) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajenia lub próby zatajenia zdarzenia.

ROZDZIAŁ III

TRYB POWOŁYWANIA KOMISJI KOLEJOWEJ

ORAZ PRZEWODNICZĄCEGO KOMISJI KOLEJOWEJ

§ 8

Zadania komisji kolejowej

1. Postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa, której zadaniem jest:
 - 1) ustalenie okoliczności i przyczyn zdarzenia;
 - 2) szacunkowe określenie rozmiarów strat z tytułu zdarzenia;
 - 3) sformułowanie wniosków zapobiegawczych.
2. Postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do pracodawcy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, w oparciu o ustalenia komisji kolejowej.

§ 9

Organ prowadzący postępowanie

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

§ 10

Tryb powoływania komisji kolejowej

1. Kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorącej udział w transporcie kolejowym, określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej.
2. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu wskazuje spośród osób upoważnionych Prezes Zarządu JSK a w czasie jego nieobecności Z-ca Prezesa Zarządu JSK, pisemnie informuje pracowników o powołaniu do udziału w pracach komisji kolejowej i wydaje im upoważnienie według załącznika nr 9 ważne na czas udziału w pracach komisji, które powinni posiadać podczas pracy komisji. W przypadku zdarzenia na terenie użytkownika bocznic, członków komisji wyznacza kierownik jednostki organizacyjnej (użytkownika bocznic), na obszarze której miało miejsce zdarzenie kolejowe
3. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
4. Do udziału w pracach komisji kolejowych należy wyznaczać pracowników o wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym. Kierownik jednostki organizacyjnej może określić wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji kolejowych oraz sposób ich uzyskiwania.
5. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
6. Niestawienie się wyznaczonego członka komisji kolejowej w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.

§ 11

Tryb powoływania przewodniczącego komisji kolejowej

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 Prezes Zarządu JSK, a w czasie jego nieobecności Z-ca Prezesa Zarządu JSK, spośród powołanego składu komisji. W przypadku zdarzenia na terenie użytkownika bocznic, przewodniczącego komisji wyznacza kierownik jednostki organizacyjnej (użytkownika bocznic), na obszarze której miało miejsce zdarzenie kolejowe.
3. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez Zarząd JSK.
4. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu, o którym mowa w §10 ust 1, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
5. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez Prezesa Zarządu JSK, a w czasie jego nieobecności Z-cę Prezesa Zarządu JSK, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
6. O zmianie, o której mowa w ust 5, informuje się:
 - 1) członków komisji kolejowej,
 - 2) Prezesa UTK,
 - 3) Przewodniczącego PKBWK.
7. Zmiany w składzie komisji kolejowej, o których mowa w ust 4 i 5 dokumentuje się w aktach postępowania.

ROZDZIAŁ IV SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ

§ 12 Obowiązki i uprawnienia komisji kolejowej

1. Komisja kolejowa:
 - 1) ustala okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu,
 - 2) określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu,
 - 3) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.
2. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia ma obowiązek:
 - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, w miejscu, o którym mowa w §15 ust 2, lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydentem z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku,
 - 2) analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem lub incydentem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania,
 - 3) wysłuchać osoby mające związek ze sprawami objętymi postępowaniem,
3. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia:
 - 1) dokonuje konfrontacji lub wizji lokalnych,
 - 2) wnioskuje o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań,
 - 3) żąda od związanych z wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika boczniczy kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4 i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz,
 - 4) wnioskuje 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.
4. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują. Za przewóz pojazdów kolejowych uczestniczących w zdarzeniach do miejsca wykonania oględzin, pomiarów i przywrócenia do eksploatacji odpowiedzialny jest przewoźnik kolejowy dysponujący pojazdami w porozumieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej.
5. O rodzaju oraz 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 §17 ust 4. Podejmując decyzje, o których mowa w ust 4, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
 - 1) skutki i okoliczności wypadku lub incydentu,
 - 2) opinie członków komisji kolejowej,
 - 3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydentu oraz
 - 4) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydentu.
6. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej lub elektronicznej, w których gromadzi 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 ust 10, §15 ust 5, §17 ust 1 i §21 ust 1.
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.
10. Z czynności, o których mowa w ust 2 pkt 3) i ust.3 pkt 1), sporządza się protokół.

11. **uchylony**

12. Kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego, na terenie której odbywa się praca komisji kolejowej, jest zobowiązany udostępnić dla jej potrzeb pomieszczenie oraz niezbędne środki łączności i materiały biurowe.

§ 13

Współpraca komisji z innymi organami na miejscu zdarzenia

1. Komisja obowiązana jest do współpracy z:
 - 1) kierującym akcją ratunkową w zakresie zabezpieczenia materiałów dowodowych, wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych,
 - 2) policją i prokuraturą w zakresie zbierania materiałów dowodowych,
 - 3) przedstawicielami Urzędu Transportu Kolejowego oraz Przewodniczącym i członkami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – w zakresie prowadzenia postępowania.
2. Komisja dla ustalenia stanu trzeźwości albo sprawdzenia podejrzenia zażycia środków odurzających przez osoby związane z wypadkiem zwraca się w razie potrzeby o pomoc w przeprowadzeniu badań do Policji, jednostek służby zdrowia lub innych uprawnionych służb.
3. Komisja jest obowiązana udostępniać zebrane materiały i dokumenty policji, prokuraturze oraz sądom. W razie konieczności przekazania materiałów lub dokumentów, należy uprzednio sporządzić i zachować uwierzytelnione odpisy.
4. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu przewodniczącego lub członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego zdarzenia oraz o dokonanych ustaleniach.
5. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.

§ 14

Prawa i obowiązki kierującego akcją ratunkową

1. Akcją ratunkową kieruje Dyrektor Działu odpowiedzialnego za prowadzenie ruchu lub inna wyznaczona osoba.
2. Kierujący akcją ratunkową ma prawo:
 - 1) zamawiać poprzez dyspozytora usługę pociągu ratunkowego lub pogotowia technicznego dla potrzeb:
 - a) wkolejenia taboru,
 - b) naprawy nawierzchni,
 - c) naprawy sieci trakcyjnej,
 - d) naprawy urządzeń srk.
 - 2) zamawiać wykonanie innych zleceń zgodnie z potrzebą prowadzenia akcji ratowniczej,
 - 3) wydawać polecenia pracownikom w zakresie minimalizacji skutków zdarzenia oraz likwidacji skutków zdarzenia.
3. Kierujący akcją ratunkową ma obowiązek:
 - 1) dbać o minimalizację strat eksploatacyjnych i ograniczać koszty zdarzenia,
 - 2) współpracować z komisją kolejową dla ułatwienia ustalenia przyczyny wypadku.

§ 15

Praca komisji na miejscu zdarzenia

1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce wypadku lub incydentu w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu.
2. W uzasadnionych przypadkach, z zastrzeżeniem §3 ust 3, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie

ogłędzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu może nastąpić na stacji postoju lub stacji docelowej pociągu, komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce wypadku lub incydentu. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej, powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji oraz dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznicy kolejowej.

3. Wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu, którzy reprezentują jego strony i wykonują prace na jego miejscu, powinni być wskazani w odpowiednim protokole ogłędzin miejsca wypadku lub incydentu, o którym mowa w §17 ust 1.
4. Na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w ust 2, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:
 - 1) ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu,
 - 2) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem wypadku lub incydentu
 - 3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania wypadku lub incydentu, przez Policję lub inne uprawnione służby ,
 - 4) opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed wypadkiem lub incydentem oraz po nim,
 - 5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca;
 - 6) ustala przy wypadkach lub incydentach na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejściach:
 - a) sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
 - b) podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy,
 - c) zamknięcie na czas rogatek i obecność na stanowisku pracy pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
 - d) warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
 - e) stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i na dojazdach do niego;
 - 7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku lub incydencie; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania,
 - 8) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy, a także zapisów z systemów telewizji przemysłowej i użytkowej,
 - 9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych,
 - 10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności,
 - 11) bada stan nawierzchni kolejowej,
 - 12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,

- 13) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów,
 - 14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
5. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej lub zarządcy infrastruktury wykonującego przewozy technologiczne dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa załącznik nr 5.
 6. Komisja kolejowa sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia, stanowiącą załącznik do protokołu oględzin, o którym mowa w § 17.

§ 16

Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena

1. Badając okoliczności zdarzenia, należy dokonać:
 - 1) Ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz kwalifikacji pracowników, którzy mieli związek z powstaniem wypadku, w tym przeprowadzić ocenę trzeźwości. Ocenę stanu trzeźwości wszystkich pracowników JSK mających związek z wypadkiem wykonuje się alkomatem będącym własnością JSK Sp. z o.o. zgodnie z „Procedurą badania stanu trzeźwości pracowników oraz obecności w ich organizmach środków działających podobnie do alkoholu”. Badanie przeprowadza się bezzwłocznie po zdarzeniu.
Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego podejrzani o spowodowanie wypadku, oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie, mogą być skierowani na kontrolne badania profilaktyczne. Badania przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę.
 - 2) ustalenia zapisów:
 - a) w dokumentach (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, kartach rozrządowych, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, dziennikach pracy dróżników przejazdowych, raportach z jazdy, na taśmach rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
 - b) rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym (w tym rejestratorów obrazu),
 - c) w rejestrach urządzeń przytorowych wykrywających stany awaryjne w pojazdach kolejowych,
 - d) nagrań rozmów zapisanych przez rejestratory przy urządzeniach łączności radiotelefonicznej oraz łączności przewodowej (zapowiadawczej, strażnicowej),
 - e) urządzeń rejestrujących stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym i czynności dyżurnego ruchu,
 - f) z systemów telewizji przemysłowej i użytkowej.Komisja kolejowa zleca odczytanie, opisanie i zabezpieczenie zapisów urządzeń rejestrujących (w tym prędkościomierza) przez wyznaczonych przez tę komisję oraz posiadających wymagane kompetencje i niezbędne oprzyrządowanie pracowników podmiotów, które użytkują te urządzenia rejestrujące. Dokumenty i nośniki danych oraz sporządzone opisy i protokoły istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania,
 - 3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, a także ich widzialność, osygnalizowanie pojazdów kolejowych,
 - 4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym,
 - 5) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, kłódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania urządzeń srk, urządzeń łączności, a szczególności radiołączności pociągowej. W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego wypadku mogło być wadliwe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji zarządza badanie rozszerzone – w protokole z badań należy odnotować rodzaj i klasę przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary,

- 6) ustalenia stanu położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, kranu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza,
2. Badając okoliczności zdarzenia, w zależności od potrzeb, należy w szczególności dokonać:
- 1) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, liczby wagonów z czynnym hamulcem, włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego oraz wyjaśnienie ewentualnej przyczyny niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsce i wyniki ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja sporządza protokół (załącznik nr 5),
 - 2) badania nawierzchni, podtorza i podłoża w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami,
 - 3) o ile w wyniku zdarzenia tor nie został zniszczony, pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości co najmniej 100 m przed i za miejscem wykolejenia (pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 m na prostych i co 2,5 m na łukach o $R \leq 300$ m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru,
 - 4) ile to możliwe pomiaru szerokości i przechyłki toru (pod obciążeniem statycznym) w miejscu wykolejenia oraz na długości nie mniejszej niż 50 m przed i 20 m za miejscem wykolejenia, w odstępach co 5 m na prostych i 2,5 m na łukach o $R \leq 300$ m, oraz na bazie wykolejonego taboru tj. rozstawu skrajnych osi pojazdu kolejowego lub wózka pojazdu kolejowego,
 - 5) krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m,
 - 6) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru:
 - a) bezстыkowego – pomiaru przemieszczeń toru w stosunku do punktów stałych, temperatury powietrza i szyn, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru,
 - b) klasycznego – pomiaru wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru,
 - 7) w przypadku wykolejenia na rozjeździe lub skrzyżowaniu torów w jednym poziomie:
 - a) opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe, na którym doszło do zdarzenia, położenia zwrotnic sprzężonych, wykolejnic,
 - b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrozdnic,
 - c) pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie, oraz odpowiednie badania techniczne określone w JSK-D - Instrukcja w zakresie warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynierskich,
 - d) pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w odstępach co 5 m na prostych i co 2,5 m na łukach o $R \leq 300$ m, oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej,
 - 8) pomiarów i badań pojazdu kolejowego z napędem. Ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, powinny odbywać się w trzech miejscach:
 - a) na miejscu zdarzenia – należy mierzyć wstępnie parametry profilu obręczy kół (wysokości obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża), wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni tocznej kół, wielkość ewentualnego wypływu materiału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,
 - b) na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i osprężynowania,
 - c) na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia,
 - 9) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU):
 - a) wstępnie na miejscu zdarzenia:

- ustalenia terminu i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
 - ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, cięgiowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
 - pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokość obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,
 - ustalenia wielkość płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,
- b) na torze prostym – wypoziomowanym: sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów osprężynowania,
 - c) na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo – kontrolne:
 - wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
 - sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
 - pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu a wózkiem wagonowym,
 - pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
 - pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami,
- 10) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach zmierzyć odległość zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów niewykolejonych od główki szyny uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru,
 - 11) jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół wagonu na szynę dokonać pomiaru rzeczywistego nacisku kół podczas zważenia wagonu z rzeczywistym ładunkiem,
 - 12) ustalenia czy pociąg nie przekroczył największej dozwolonej prędkości określonej rozkładem jazdy, nakazanej sygnalizatorami i wskaźnikami, względnie poleceniami wydanymi doraźnie w formie pisemnej oraz czy posiadał wymaganą masę hamującą,
 - 13) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skręcenia wagonów,
 - 14) ustalenia:
 - a) czy przejazd kolejowo - drogowy lub przejście był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru jak i od strony drogi,
 - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
 - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i czy była obecna na stanowisku,
 - d) czy jest zachowana widoczność pociągu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu oraz czy są zachowane warunki obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym (przejrzystości szyb bocznych kabiny kierowcy, włączone radio, uchylona szyba itp.),
 - e) stanu jezdni, drogi, pomostu, przejazdu w poziomie szyn,
 - 15) ustalenia w razie pożaru w wagonie, na którym miejscu od lokomotywy, wagonu ogrzewczego lub wagonu z samodzielnym ogrzewaniem znajdował się wagon, jego rodzaj, ładunek, sposób opakowania i zabezpieczenia ładunku, nadawcę ładunku oraz ewentualną obecność konwojenta,
 - 16) ustalenia w razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów, w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, ustalenia odległości od toru, kierunku, w którym przemieszczał się pożar (od czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru,
 - 17) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia,
 - 18) określenia rozmiaru szkód powstałych wskutek zdarzenia (pożaru),
 - 19) odczytania rozmów z urzędzeń rejestrujących oraz sporządzić protokół z zarejestrowanych rozmów,
 - 20) W przypadku zdarzeń z towarem niebezpiecznym:
 - a) określenia, czy ciśnieniowe urządzenia transportowe odpowiadają określonym w Regulaminie RID wymaganiom technicznym,
 - b) sprawdzenia prawidłowości stosownego oznakowania opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów,

- c) określenia czy przestrzegano zasad pakowania razem i ładowania razem określonych towarów niebezpiecznych,
 - d) sprawdzenia prawidłowości doboru cystern i opakowań w stosunku do towaru,
 - e) wizualnej oceny stanu technicznego opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów,
 - f) sprawdzenia dokumentacji wymaganej przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych.
3. Do przeprowadzania oceny stanu technicznego obiektów budowlanych, w tym nawierzchni, podtorza i podłoża upoważnione są wyłącznie osoby posiadające stosowne uprawnienia budowlane. Oceny takiej należy dokonać w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wykolejeniu, w momencie wykolejenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem wykolejenia.
 4. Odczytu i opisu taśmy lub innego nośnika urządzenia rejestrującego prędkość pojazdu kolejowego dokonuje wskazany przez przewodniczącego komisji, pracownik podmiotu gospodarczego użytkującego pojazd kolejowy, posiadający określone przez użytkownika kompetencje.
 5. Przedstawiciel zarządcy infrastruktury, przy udziale komisji kolejowej, na podstawie wyników oględzin i dokonanych pomiarów zobowiązany jest sporządzić szkic miejsca zdarzenia.
 6. Na szkicu tym należy wskazać z podaniem kilometrażu dane istotne dla zdarzenia, a mianowicie: układ i numery torów w rejonie zdarzenia, usytuowanie, oznaczenie i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie i oznaczenie nastawni i innych posterunków ruchu, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem jego kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
 7. Szkice dotyczące wyników pomiaru pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić pracownicy dokonujący tych pomiarów przy udziale komisji.
 8. Jeżeli zdarzenie zostało spowodowane urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęg, oś, widły maźnicze itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu) należy sporządzić zdjęcie lub szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.
 9. Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że zdarzenie zostało spowodowane wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki w wagonie, to należy sporządzić zdjęcie lub szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym te niewłaściwości polegały np.:
 - 1) przy stwierdzeniu nierównomiernego rozmieszczenia ładunku na wagonie należy dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń,
 - 2) przy stwierdzeniu niewłaściwego zabezpieczenia ładunku wykazać niewłaściwość zastosowanych środków do zabezpieczenia ładunku (np. drut o średnicy 3 mm zamiast o średnicy 6 mm, podkładki okrągłe zamiast prostokątnych lub kwadratowych, wiązadła z drutu złożone z nieparzystej liczby nitek zamiast parzystej, gwoździe wbite ukośnie zamiast prostopadle),Wagony ładowne, co do których istnieje podejrzenie, że sposób ich załadowania mógł być przyczyną zdarzenia nie powinny być przemieszczane przed dokonaniem oględzin przez przedstawiciela przewoźnika.
 10. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji samodzielnie lub na wniosek członka komisji może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia. W odniesieniu do pomiarów pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury kolejowej, które uregulowane są szczegółowymi wytycznymi lub instrukcjami podczas dokonywania pomiarów, należy się nimi posługiwać.

§ 17

Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, komisja kolejowa sporządza:
 - 1) „Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu kolejowego” według wzoru określonego w Załączniku nr 3 lub „Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu” według wzoru określonego w Załączniku nr 4,
 - 2) pisemną ocenę wyników wykonanych badań.

2. Jeżeli komisja kolejowa na etapie oględzin miejsca wypadku lub incydentu nie mogła wstępnie ustalić przyczyn zdarzenia, w protokołach, o których mowa w ust. 1, w części dotyczącej przyczyny bezpośredniej należy wpisać „Przyczyna ustalana”.
3. W protokołach, o których mowa w ust. 1, powinni być wskazani wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu, którzy reprezentują podmioty w nim uczestniczące i wykonują prace na jego miejscu.
4. W protokołach, o których mowa w ust. 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
5. Do protokołów oględzin, o których mowa w ust. 1, załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.

§ 18

Wstępna analiza zdarzenia

1. Jeżeli postępowanie jest prowadzone w sprawie wypadku, komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:
 - 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości,
 - 2) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem.
2. Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.

§ 19

Badania szczegółowe, ekspertyzy i inne czynności w toku postępowania

1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku lub incydencie badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej.
2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
3. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań, przy czym:
 - 1) wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej, bądź zarządca infrastruktury kolejowej (użytkownik bocznic kolejowej) w miejscu zdarzenia, jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej,
 - 2) ekspertyzy wykonują jednostki posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu, w szczególności jednostki notyfikowane lub jednostki organizacyjne wykonujące działalność, o której mowa w art. 22g ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
4. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub miejscem, o którym mowa w § 15 ust 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.
5. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której są zatrudnieni, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
6. W razie potrzeby komisja kolejowa powinna dokonać:

- 1) wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu wypadku lub incydentu, przy uwzględnieniu warunków terenowych, w jakich miało miejsce zdarzenie, przy czym:
 - a) wizję lokalną należy przeprowadzać w warunkach zbliżonych do tych, w których powstało zdarzenie, uwzględniając porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie pojazdów kolejowych itp.,
 - b) przy dokonywaniu wizji lokalnej, oględzin urządzeń oraz przeprowadzaniu niektórych prób, zaleca się używać kamery lub aparatu fotograficznego;
 - 2) prób lub doświadczeń potrzebnych do wyjaśnienia niektórych okoliczności istotnych dla sprawy. Czynności te mogą być zlecone innym osobom, zwłaszcza jeżeli wymagają one odpowiednich kwalifikacji.
7. Z wykonanych czynności, o których mowa w ust. 6, powinny być sporządzone protokoły ustalające wyniki wykonanych czynności, a więc stwierdzenie stanu faktycznego oraz wnioski dotyczące wpływu tego stanu na zdarzenie, a także inne spostrzeżenia i uwagi.

ROZDZIAŁ V USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA

§ 20

Ustalenia końcowe i rodzaje przyczyn

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:
 - 1) przyczyny wypadku lub incydentu;
 - 2) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;
 - 3) wnioski zapobiegawcze.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 8.
3. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:
 - 1) przyczynę pierwotną – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu,
 - 2) przyczyny bezpośrednie – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydentu,
 - 3) przyczyny pośrednie – pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydentem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku,
 - 4) przyczyny systemowe – związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie.
4. Podczas ustalania przyczyn wypadku lub incydentu należy uwzględnić w szczególności:
 - 1) zapisy w instrukcjach i regulaminach,
 - 2) niewłaściwe metody pracy,
 - 3) nieprawidłowości organizacyjne, niedostateczny nadzór,
 - 4) nienależyte utrzymanie infrastruktury,
 - 5) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych,
 - 6) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe,
 - 7) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminów – wskutek ich nieznajomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, spożycia alkoholu, przemęczenia itp.),
 - 8) nieodpowiednie dla danego stanowiska cechy osobowe pracownika (stan intelektualny, cechy charakteru, niewydolność fizyczną lub psychiczną itp.),
 - 9) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby nieuprawnione, użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i inne osoby, np. przebywanie lub chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi podczas zbliżania się do przejazdu lub przejścia itp.,
 - 10) uchybienia polegające na nieprawidłowym załadunku, niewłaściwym opakowaniu lub umocowaniu ładunku,
 - 11) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,
 - 12) złą wolę (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa),
 - 13) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry itp.),

14) nagły zgon.

§ 21 **Protokół ustaleń końcowych**

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 7 do instrukcji.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.
3. **Protokół ustaleń końcowych albo jego kopię komisja kolejowa udostępnia:**
 - 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - 3) właściwej miejscowo komendzie Policji – jeśli zachodzi taka konieczność;
 - 4) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej – jeśli zachodzi taka konieczność.
4. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.
5. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
6. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.

§ 22 **Wnioski zapobiegawcze**

1. Po zbadaniu przyczyn zdarzenia, komisja na podstawie ustaleń końcowych formułuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu wykluczenie lub ograniczenie możliwości powstawania przyczyn, które doprowadziły do zdarzenia (usunięcie nieprawidłowości i błędów, ulepszenia organizacyjne i techniczne, poprawa skuteczności nadzoru, powierzenie innych obowiązków wskazanemu pracownikowi lub grupie pracowników itp.).
2. Wnioski zapobiegawcze, w zależności od ustaleń komisji powypadkowej, należy sformułować w następującym zakresie:
 - 1) zmian w obowiązujących regulacjach prawnych,
 - 2) zmian w systemie organizacji pracy,
 - 3) zmian systemu nadzoru lub intensyfikacja nadzoru,
 - 4) zmian systemu szkoleń,
 - 5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych z wypadkiem,
 - 6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach wypadku,
 - 7) usunięcia nieprawidłowości w regulaminach i instrukcjach,
 - 8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej,
 - 9) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych,
 - 10) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych,
 - 11) propozycji niezbędnych napraw lub inwestycji.
3. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych na podstawie aktu postępowania może podjąć decyzję o rozszerzeniu zastosowania wniosków zapobiegawczych.

§ 23 **Szacowanie strat**

1. Komisja na podstawie dostarczonych dokumentów określa straty powstałe w wyniku wypadku, w tym z tytułu:
 - 1) kosztów akcji ratunkowej,
 - 2) wymiany lub naprawy infrastruktury kolejowej,

- 3) wymiany lub naprawy pojazdów kolejowych,
 - 4) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu,
 - 5) rekompensat za szkody dla środowiska,
 - 6) kosztu opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych i utraty przyszłych przychodów,
 - 7) kosztów badań i ekspertyz.
2. Od kosztów należy odjąć ubezpieczenie lub rekompensatę uzyskaną lub uznaną za taką, która może być uzyskana od stron trzecich, takich jak właściciele pojazdów drogowych uczestniczących na przejazdach kolejowych. Rekompensata z polisy ubezpieczeniowej przewoźnika kolejowego lub zarządcy kolejowego nie może być odjęta.
 3. Kolejowe jednostki organizacyjne są zobowiązane do przedstawienia w ciągu 15 dni po dniu wypadku dokumentów określających rodzaj i szacunkową wysokość poniesionych strat związanych ze zdarzeniem.
 4. Komisja ma prawo zwrócić się do stron trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w zdarzeniu straty.

§ 24

Ustalanie strat

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

§ 25

Postępowanie w sprawach spornych

1. Członek komisji, który ma zastrzeżenia do przebiegu dochodzenia, zebranych dowodów i materiałów, oceny i interpretacji badań oraz proponowanego ustalenia przyczyn zdarzenia ma prawo do przedstawienia swojego stanowiska do przewodniczącego komisji.
2. Zastrzeżenie należy złożyć pisemnie w trakcie lub niezwłocznie po zakończeniu danego etapu dochodzenia, podając uzasadnienie wskazujące naruszenie przepisów lub regulaminów.
3. Komisja niezwłocznie, w pełnym składzie, rozpatruje wniesione zastrzeżenie i sporządza protokół z przyjętych rozstrzygnięć lub ustaleń.
4. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyn wypadku lub incydentu, przewodniczący komisji kolejowej informuje o tym pisemnie, przed upływem terminu na zakończenie postępowania, nadzorującego postępowanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wystąpić

z wnioskiem do Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych o przeprowadzenie postępowania w sprawie wypadku lub incydentu.

6. Jeżeli w okolicznościach wskazanych w ust. 4 i 5 Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych podejmie decyzję o przeprowadzeniu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, to PKBWK prowadzi postępowanie według obowiązujących ją zasad, z wyłączeniem komisji kolejowej.

§ 26

Termin zakończenia postępowania

1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku, incydentu lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
3. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek (pisemny) przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
4. O przedłużeniu terminu zakończenia postępowania przewodniczący komisji kolejowej powiadamia Dyrektora Działu odpowiedzialnego za prowadzenie ruchu i Zarząd JSK.

ROZDZIAŁ VI

POSTĘPOWANIE PO ZAKOŃCZENIU DOCHODZENIA

§ 27

Akta dochodzenia

1. Akta dochodzenia powinny zawierać:
 - 1) zawiadomienie o zdarzeniu (wg wzoru z Załącznika nr 2),
 - 2) protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu (wg wzoru z Załącznika nr 3 albo Załącznika nr 4),
 - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami dokonanych pomiarów (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku),
 - 4) opisy stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru,
 - 5) protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym (wg wzoru Załącznika nr 5),
 - 6) protokoły z wysłuchań pracowników i innych osób (wg wzoru z Załącznika nr 6);
 - 7) protokoły dokonanych konfrontacji, wizji lokalnych, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz,
 - 8) plany działań komisji kolejowej,
 - 9) dokumenty mające istotne znaczenie dla danego wypadku lub incydentu (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca, taśmy lub inne nośniki danych z prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.),
 - 10) wyciągi lub kopie z dokumentów: dzienników ruchu, książek ostrzeżeń doraźnych, książek kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym, dzienników oględzin rozjazdów itp.,
 - 11) odpis lub kopię metryki przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia,
 - 12) wyniki badań i ekspertyz, opinie biegłych rzeczoznawców, instytutów badawczych, jednostek naukowych itp.,
 - 13) kosztorysy strat spowodowanych zdarzeniem (jeżeli w czasie sporządzania Protokołu ustaleń końcowych ustalenie dokładnych kwot nie jest możliwe, należy podać je szacunkowo z zaznaczeniem, że jest to kosztorys szacunkowy),
 - 14) protokół ustaleń końcowych (wg wzoru z Załącznika nr 7),
 - 15) zawiadomienia o realizacji zaleceń i wniosków zapobiegawczych, względnie informacje o podjęciu właściwych działań celem wykonania zaleceń i wniosków, których realizacja wymaga dłuższego czasu,
 - 16) decyzje administracyjne, jeżeli były wydane w związku ze zdarzeniem i dokumenty niezbędne do ich uzyskania.
2. Akta dochodzenia winny zawierać tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem.

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

- 1) akta powinny być zszyte, zawierać spis treści i posiadać stronę tytułową według wzoru określonego w Załączniku nr 10,
- 2) akta o dużej objętości należy zszyć w tomy oznaczone kolejnymi numerami, z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby,
- 3) akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej, zgodnie z odrębnymi przepisami o archiwizowaniu,

§ 28

Przekazanie dokumentów

1. Po zakończonym postępowaniu Protokół Ustaleń Końcowych należy przesłać w formie skanu dokumentu za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail:

- do PKBWK: pkbwk@mswia.gov.pl
- do UTK: zdarzenia@utk.gov.pl

2. Wiadomości e-mail powinna zawierać ujednoliconą formę tematu wiadomości e – mail, wg wzoru:

RODZAJ DOKUMENTU – RRRR.MM.DD – KATEGORIA ZDARZENIA – NR LINII / BOCZNICA – WOJEWÓDZTWO,

itp. PUK–2023.03.01–B09-LINIA 22-ŚLĄSKIE

- 1) RODZAJ DOKUMENTU – podajemy nazwę przekazywanej informacji itp.: ZAWIADOMIENIE, KOREKTA ZAWIADOMIENIA, PUK, KOREKTA PUK;
- 2) RRRR.MM.DD – podajemy datę zdarzenia kolejowego;
- 3) KATEGORIA ZDARZENIA – podajemy ustaloną kategorię zdarzenia;
- 4) NR LINII/BOCZNICA – podajemy numer linii, na której doszło do zdarzenia, w przypadku bocznicy należy wpisać słowo „BOCZNICA”;
- 5) WOJEWÓDZTWO – podajemy nazwę województwa, na terenie którego doszło do zdarzenia.

§ 29

Wykonanie wniosków zapobiegawczych

1. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:

- 1) natychmiast – jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
- 2) w jak najszybszym czasie od daty otrzymania informacji o wnioskach zapobiegawczych – dla pozostałych przypadków.

2. Informacja o zdarzeniu wraz z analizą przyczyn jest przedstawiona pracownikom kolejowym w formie biuletynu informacyjnego o zdarzeniach kolejowych opracowanego przez Dział Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

3. Na pouczeniach okresowych należy przedstawiać pracownikom informację o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie własnego zakładu, jak również na terenie sieci kolejowej. Informacja ta winna zawierać analizę przebiegu i przyczyn zdarzeń, podjęte środki zapobiegawcze oraz sposób ich realizacji.

ROZDZIAŁ VII SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE

§ 30

Zgłoszenie wydarzenia kolejowego

- I. Pracownik kolejowy, który zauważył jakiegokolwiek wydarzenia kolejowego, powinien:
 - 1) podjąć działania zmierzające do ograniczenia skutków i potencjalnych zagrożeń wynikających z zauważonego wydarzenia,
 - 2) niezwłocznie zgłosić zauważone wydarzenie dyżurnemu ruchu na najbliższym posterunku ruchu zarządcy infrastruktury, a jeżeli jest to niemożliwe, innemu pracownikowi posterunku technicznego zarządcy infrastruktury, który powinien niezwłocznie przekazać dyżurnemu ruchu treść otrzymanego zgłoszenia.
- II. Zgłaszający wydarzenie kolejowe powinien podać miejsce, czas, rodzaj wydarzenia, potencjalne zagrożenia oraz podjęte działania.

§ 31

Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o wydarzeniu kolejowym

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o wydarzeniu kolejowym, jest zobowiązany:
 - 1) wezwać bezpośrednio lub za pośrednictwem dyspozytora Pogotowie Ratunkowe, Straż Pożarną, Policję oraz inne służby ratowniczo-techniczne – stosownie do potrzeb,
 - 2) zgłosić niezwłocznie wydarzenie dyspozytorowi JSK; zgłoszenia należy odnotować w Dzienniku telefonicznym,
 - 3) powiadomić prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe o przyczynie i przewidywanym czasie postoju.
2. Dyspozytor JSK, któremu zgłoszono wydarzenie kolejowe, jest zobowiązany dokonać wstępnej identyfikacji wydarzenia.
3. W przypadku stwierdzenia, że zgłoszone wydarzenie kolejowe nosi znamiona poważnego wypadku, wypadku lub incydentu, dyspozytor obowiązany jest postępować dalej zgodnie z zapisami §4.
4. W przypadku stwierdzenia, że zgłoszone wydarzenie kolejowe nie nosi znamion poważnego wypadku, wypadku ani incydentu, dyspozytor JSK zobowiązany jest:
 - 1) przekazać informację o wystąpieniu wydarzenia dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tym wydarzeniu lub których będą dotyczyły jego skutki w zakresie realizacji przewozów,
 - 2) wezwać, stosownie do potrzeb, jednostki naprawcze lub ratownictwa technicznego,
 - 3) w uzgodnieniu z Dyrektorem Działu odpowiedzialnego za prowadzenie ruchu oraz dyspozytorami innych jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tym wydarzeniu, ocenić, czy spełnia ono kryteria sytuacji potencjalnie niebezpiecznej określone w §2 ust 23 oraz §30,
 - 4) jeżeli wydarzenie uznano za sytuację potencjalnie niebezpieczną – powiadomić o niej dyżurującego pracownika,
 - 5) zarejestrować wydarzenie,
 - 6) dokonać w prowadzonej dokumentacji stosownych zapisów potwierdzających przyjęcie i przekazanie zainteresowanym stronom informacji dotyczących zaistniałego wydarzenia.

§ 32

Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

1. Sytuacje potencjalnie niebezpieczne mogą stanowić w szczególności:
 - 1) niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez pracowników kolejowych,
 - 2) uszkodzenia lub nieprawidłowe działanie elementów infrastruktury kolejowej,

- 3) uszkodzenia pojazdów kolejowych powodujące konieczność ich naprawy, wymiany lub wyłączenia, w tym defekty i naprawy pojazdów trakcyjnych,
 - 4) uszkodzenia sieci jezdnej, w tym zależne od elektrycznych pojazdów trakcyjnych i ich obsługi (przepalenia przewodu jezdnego podczas rozruchu, dopychania lokomotywą celem sprzęgnięcia składu itp.),
 - 5) pożary na obszarze kolejowym,
 - 6) kradzieże i dewastacje elementów infrastruktury kolejowej, budowli oraz urządzeń, w tym urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym, a także nieuprawniona ingerencja w te urządzenia,
 - 7) złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne działania, itp. napady na ludzi lub pojazdy kolejowe, włamania do budynków, obrzucenie kamieniami obiektów lub pojazdów kolejowych (niestanowiące zagrożenia dla życia lub zdrowia prowadzącego pojazd kolejowy),
 - 8) inne wydarzenia, w tym wywołane zjawiskami atmosferycznymi, takimi jak: powódź, huragany, intensywne opady, oblodzenia, silne oszronienia itp.,
 - 9) usterki w taborze stwierdzone podczas postoju pociągu.
2. Szczegółową klasyfikację przyczyn sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i ich kategorie zawiera Załącznik nr 8.

§ 33

Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. W przypadku zakwalifikowania zaistniałego wydarzenia kolejowego do sytuacji potencjalnie niebezpiecznych dyspozytor w uzgodnieniu z Dyrektorem Działu odpowiedzialnego za prowadzenie ruchu podejmuje decyzję:
 - 1) w przypadku, gdy przyczyna powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej jest znana i nie budzi wątpliwości, a obowiązujące instrukcje JSK lub przewoźnika kolejowego określają tryb postępowania w zaistniałej sytuacji, nie wszczyna się dodatkowych czynności związanych z badaniem tej sytuacji,
 - 2) w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, których przyczyny lub skutki nie są jednoznaczne, a mogą mieć związek z działalnością JSK, dyspozytor zgłasza ten fakt dyżurującemu, który zarządza wszczęcie jednoosobowego lub komisyjnego postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, określając pisemnie:
 - a) przedstawiciela JSK prowadzącego postępowanie jednoosobowo lub członków komisji badającej sytuację potencjalnie niebezpieczną z ramienia JSK oraz przewodniczącego tej komisji, którym może być przedstawiciel JSK lub innej jednostki organizacyjnej (podmiotu) biorącej udział w transporcie kolejowym,
 - b) przedstawicieli innych jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym właściwych dla miejsca i okoliczności sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub innych podmiotów mających związek z zaistniałą sytuacją, którzy winni brać udział w postępowaniu, gdyż mogą przyczynić się do wyjaśnienia okoliczności jej powstania.Wezwanie przedstawicieli, o których mowa powyżej, do prac w komisji badającej sytuację potencjalnie niebezpieczną kieruje do zainteresowanych Dyrektor Działu odpowiedzialnego za prowadzenie ruchu lub osoba przez niego upoważniona;
 - 3) w pozostałych przypadkach stosowne postępowanie może wszcząć inna jednostka organizacyjna (podmiot) biorąca udział w transporcie kolejowym, której pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
2. Przy podejmowaniu decyzji o badaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej należy kierować się zasadą, że w przypadku wydarzenia kolejowego, które nie spełnia kryteriów incydentu, ale w innych, niekorzystnych okolicznościach (splocie negatywnych czynników) mogłoby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, należy obowiązkowo przeprowadzić postępowanie w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
3. W badaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej związanej z:
 - 1) pożarem – udział bierze inspektor lub specjalista itp. ochrony przeciwpożarowej;
 - 2) uszkodzeniem przesyłki z towarem niebezpiecznym – udział bierze doradca itp. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych,

- 3) bezpośrednim zagrożeniem szkodą w środowisku – udział bierze pracownik itp. ochrony środowiska.
4. Wyznaczony pracownik lub powołana komisja zobowiązana jest do dokonania oględzin miejsca sytuacji potencjalnie niebezpiecznej i sporządzenia na tę okoliczność notatki, którą należy dołączyć do sprawozdania końcowego.
5. Notatka, o której mowa w ust 4, powinna zawierać:
 - 1) datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej,
 - 2) skład komisji (ze wskazaniem przewodniczącego) lub imię, nazwisko i stanowisko osoby prowadzącej postępowanie,
 - 3) krótki opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej,
 - 4) prawdopodobną lub ustaloną przyczynę i kategorię sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 5) warunki zewnętrzne, w tym warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej (temperatura, opady, zjawiska oszronienia lub oblodzenia itp.),
 - 6) określenie dalszego postępowania,
 - 7) wstępne ustalenie strat,
 - 8) datę i podpisy komisji.
6. W przypadku wątpliwości dotyczących kwalifikacji sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub zmiany kwalifikacji z sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na zdarzenie, ostateczną decyzję podejmuje Dyrektor Działu odpowiedzialnego za prowadzenie ruchu.

§ 34

Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu każdego postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej należy sporządzić „Sprawozdanie końcowe”, którego oryginał, należy przekazać do komórki odpowiedzialnej za przechowywanie akt celem dalszego wykorzystania lub archiwizacji.
2. Sprawozdanie końcowe powinno zawierać:
 - 1) datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej,
 - 2) opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej,
 - 3) skład komisji (ze wskazaniem przewodniczącego) lub imię, nazwisko i stanowisko osoby prowadzącej postępowanie,
 - 4) przyczynę i kategorię sytuacji potencjalnie niebezpiecznej,
 - 5) proponowane wnioski zapobiegawcze,
 - 6) ustalenie strat (szacunkowe),
 - 7) datę i podpisy komisji.
3. Postępowanie w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej powinno być prowadzone i zakończone bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż przed upływem 30 dni roboczych od dnia zaistnienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
4. Rejestr sytuacji potencjalnie niebezpiecznych oraz sprawozdania końcowe z przeprowadzonych postępowań winny być przedmiotem analiz i stanowić podstawę do planowania i wdrażania działań korygujących i zapobiegawczych, mających na celu ograniczenie występujących zagrożeń.

§ 35

Szacowanie strat

1. Komisja na podstawie dostarczonych dokumentów określa straty powstałe w wyniku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, w tym z tytułu:
 - 1) kosztów akcji ratunkowej,
 - 2) wymiany lub naprawy infrastruktury kolejowej,
 - 3) wymiany lub naprawy pojazdów kolejowych,
 - 4) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu,
 - 5) rekompensat za szkody dla środowiska,
 - 6) kosztu opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych i utraty przyszłych przychodów,
 - 7) kosztów badań i ekspertyz.

2. Od kosztów należy odjąć ubezpieczenie lub rekompensatę uzyskaną lub uznaną za taką, która może być uzyskana od stron trzecich, takich jak właściciele pojazdów drogowych uczestniczących na przejazdach kolejowych. Rekompensata z polisy ubezpieczeniowej przewoźnika kolejowego lub zarządcy kolejowego nie może być odjęta.
3. Kolejowe jednostki organizacyjne są zobowiązane do przedstawienia niezwłocznie dokumentów określających rodzaj i szacunkową wysokość poniesionych strat związanych ze zdarzeniem.
4. Komisja ma prawo zwrócić się do stron trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w zdarzeniu straty.

§ 36 **Ustalenie strat**

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

ROZDZIAŁ VIII **REJESTR ZDARZEŃ**

§ 37 **Rejestracja zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych**

1. Każde zdarzenie lub sytuacja potencjalnie niebezpieczna zaistniała na obszarze infrastruktury kolejowej zarządzanej przez JSK Sp. z o.o. musi zostać zarejestrowana przez pracowników do tego zobowiązanych, niezwłocznie po otrzymaniu przez nich zgłoszenia o jej zaistnieniu.
2. Dział odpowiedzialny za prowadzenie ruchu i spraw związanych ze zdarzeniami kolejowymi prowadzi „Rejestr zdarzeń” w którym rejestrowane są wszystkie zgłoszone zdarzenia, a także samobójstwa i próby samobójcze.
3. Wyciąg z rejestru zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych lub jego elektroniczna kopia znajdować się będzie u Dyspozytora JSK w celach informacyjnych dotyczących kolejności zdarzeń: data i godzina zdarzenia, miejsca zdarzenia, osób powołanych do komisji kolejowej, krótki opis zdarzenia oraz informacją, kto zarejestrował zdarzenie.

INFORMACJE NA TEMAT PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH	
Administrator danych osobowych	
Administratorem Pana/Pani danych osobowych jest Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju 44-330 przy ul. Górniczej 1, wpisanej do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Gliwicach Wydział X Gospodarczy KRS pod numerem KRS0000017437 (dalej jako: „Spółka”).	
Osoba do kontaktu w sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych	
W sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych można się skontaktować pod adresem: Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o. o. 44-330 Jastrzębie-Zdrój ul. Górnicza 1	
Cel przetwarzania danych	Podstawa prawna przetwarzania danych
Jeżeli jest Pan/Pani osoba biorącą udział w zdarzeniu kolejowym Pana/Pani dane osobowe będą przetwarzane na podstawie prawnie uzasadnionego interesu Spółki, czyli w celach wskazanych w punkcie 1.3. Polityki Prywatności Spółki (https://www.jsk.pl/rodo/) lub na podstawie zgody na otrzymywanie informacji handlowej w przypadku, gdy Spółka otrzymała od Pana/Pani taką zgodę.	Itp. 6 ust. 1 lit. B), c), f) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), dalej jako: „RODO” w przypadku prawnie uzasadnionego interesu Spółki. Itp. 6 ust. 1 lit. A) RODO w przypadku, gdy Spółka otrzymała od Pana/Pani zgodę na otrzymywanie informacji handlowej.
Komu będą przekazywane dane osobowe?	
Odbiorcami Pani/Pana danych osobowych mogą być podmioty współpracujące ze Spółką w zakresie świadczonych na rzecz Spółki usług (itp. podwykonawcy) oraz wspierania bieżących procesów biznesowych Spółki.	
Jak długo będą przechowywane dane osobowe?	
Jeżeli jest Pan/Pani Użytkownikiem Serwisu to Pana/Pani dane osobowe będą przechowywane przez okres niezbędny do realizacji celów wskazanych w punkcie 1.3. Polityki Prywatności Spółki.	
Jeżeli jest Pan/Pani osobą fizyczną prowadzącą jednoosobową działalność gospodarczą zmierzającą do zawarcia umowy ze Spółką, to Pana/Pani dane osobowe będą przechowywane przez okres trwania umowy zawartej przez Pana/Panią ze Spółką (jeżeli do zawarcia takiej umowy rzeczywiście doszło), a po tym okresie przez okres przedawnienia ewentualnych roszczeń. Ponadto Pana/Pani dane osobowe będą przechowywane przez okres wymagany przepisami prawa podatkowego oraz przepisów o rachunkowości.	
Jeżeli jest Pan/Pani osobą reprezentującą kontrahenta, to Pana/Pani dane osobowe będą przechowywane przez okres trwania umowy zawartej przez reprezentowany przez Pana podmiot ze Spółką, a po tym okresie przez okres przedawnienia ewentualnych roszczeń. Ponadto Pana/Pani dane osobowe będą przechowywane przez okres wymagany przepisami prawa podatkowego oraz przepisów o rachunkowości.	

Jakie uprawnienia przysługują Pani/Panu w związku z przetwarzaniem danych osobowych?

Jeżeli jest Pan/Pani Użytkownikiem Serwisu to ma Pan/Pani prawo do:

- dostępu do swoich danych osobowych,
- sprostowania danych osobowych,
- usunięcia danych osobowych,
- ograniczenia przetwarzania danych osobowych,
- wniesienia skargi do organu nadzorczego w zakresie ochrony danych osobowych,
- sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych (w zakresie w jakim dane przetwarzane są w prawie uzasadnionym interesie Spółki).

Jeżeli jest Pan/Pani osobą fizyczną prowadzącą jednoosobową działalność gospodarczą zmierzającą do zawarcia umowy ze Spółką, to ma Pan/Pani prawo do:

- dostępu do swoich danych osobowych,
- sprostowania danych osobowych,
- usunięcia danych osobowych,
- ograniczenia przetwarzania danych osobowych,
- prawo do przenoszenia danych, obejmujące uprawnienie do otrzymania danych i przesłania ich innemu administratorowi lub do żądania, w razie możliwości technicznych, przesłania tych danych bezpośrednio innemu administratorowi (w zakresie w jakim dane przetwarzane są w sposób zautomatyzowany oraz w celu wykonania umowy lub na podstawie wyrażonej zgody).
- wniesienia skargi do organu nadzorczego w zakresie ochrony danych osobowych,
- sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych (w zakresie w jakim dane przetwarzane są w prawie uzasadnionym interesie Spółki).

Jeżeli jest Pan/Pani osobą reprezentującą kontrahenta, to ma Pan/Pani prawo do:

- dostępu do swoich danych osobowych,
- sprostowania danych osobowych,
- usunięcia danych osobowych,
- ograniczenia przetwarzania danych osobowych,
- wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych (w zakresie w jakim dane przetwarzane są w prawie uzasadnionym interesie Spółki),
- wniesienia skargi do organu nadzorczego w zakresie ochrony danych osobowych.

Czy podanie danych osobowych jest obowiązkowe?

Dane na temat Użytkowników Serwisu podawane są dobrowolnie. Podanie ich jest niezbędne do korzystania z Serwisu.

Jeżeli jest Pan/Pani osobą fizyczną prowadzącą jednoosobową działalność gospodarczą, to podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale niezbędne do zawarcia umowy ze Spółką.

Jeżeli jest Pan/Pani osobą reprezentującą kontrahenta, to podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale niezbędne do zapewnienia kontaktu ze Spółką.

(dane jednostki organizacyjnej)

Do

nr

Tel.

**ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU /
INCYDENCIE ¹⁾**

Kategoria zdarzenia ²⁾:

Miejsce zdarzenia ³⁾:

Data i godzina zdarzenia:

Zwięzły opis zdarzenia ⁴⁾:

.....
.....

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:

.....
.....

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:

.....
.....

Przebieg akcji ratowniczej:

.....
.....

Wstępne określone skutki zdarzenia:

.....
.....

.....
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Otrzymują:

1.
2.

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

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

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

**PROTOKÓŁ OGLEDZIN MIEJSCA
WYPADKU / INCYDENTU¹⁾ KOLEJOWEGO²⁾**

sporządzony dnia w W związku z wypadkiem
/ incydem¹⁾
..... zaistniałym
w dniu O godz. na stacji / szlaku / bocznicy¹⁾
..... w torze km Linii..... przez
komisję kolejową w składzie:

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

I. Opis miejsca wypadku lub incydemu – 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:

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

.....
.....

III. urządzeń wewnętrznych (przeładniownia, siłownia itp.):

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

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich:

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

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

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

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):

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

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

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

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

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:

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

IV. Przeprowadzone badania:

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

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

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

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

IV. Działania ratownicze: rozpoczęte dnia od godz.
do godz. Dnia

z udziałem:

1. pogotowia 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 / 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:

-
-
-
-
-

pod przewodnictwem

V. 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 miejscu zdarzenia:

1.
2.
3.
4.
5.

XII. Wykaz załączników:

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

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

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

.....
.....

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

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

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

1

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

2

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				
f)	informacje o poszkodowanych:				
				
				
				

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych:

.....

.....

.....

.....

.....

3. Uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych:

.....

.....

.....

.....

.....
.....
3. Pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego:

.....
.....

VII. Szacunkowa wartość strat:

VIII.

.....It
p.kcja ratownicza trwała od godz. dniado 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.formacja o materiałach przekazywanych komisji i terminie ich przekazania:

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

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

1.
2.
3.

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 przypadkach należy je przekreślić.

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	
						%	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 - –oraće, letnie, zimne)	Hamulec ręczny (sprawny, niesprawny)	Czy ręczny hamulec był użyty (tak, nie)	Uwagi
1	2	3	4	5	6

3. Stan hamulców badanych wagonów o godz.										
Kolejny wagon od pojazdu z napędem	Seria	Numer	Ładowny czy próżny	Hamulec wyłączony (tak, nie) ¹⁾	Wagon oklejony nalepką „hamulec niezdalny 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 ładu.	P, R G, R+Mg		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

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

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika	
---	--

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

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

.....

.....

¹⁾epotrzebne skreślić

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 bocznic²⁾ jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznic²⁾ właściwa dla miejsca zdarzenia itp. przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko
		przewodniczący		
		członek		
		członek		
		członek		
		członek		

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją nr z dnia

Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania:

1. BRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

VI.

.....

1.1.

1.2.

1.3.

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. iadków:

VII.

.....

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 itp)

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

Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

2.3.1. Środki podjęte przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji:

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

2.3.2. wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestratorów:

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

2.3.3. środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca wypadku:

.....
.....

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

2.3.4. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:

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

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

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

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

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

2.3.7. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:

.....
.....

2.4. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:

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

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

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

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

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

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

3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

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

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

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

3.3. Przyczyny wypadku / incydentu²⁾:

3.3.1. Bezpośrednia:

.....

3.3.2. Pierwotna:

.....

3.3.3. Pośrednie:

.....

3.3.4. Systemowe:

.....

3.4. Kategoria wypadku / incydentu²⁾:

.....

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

.....
.....

4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

- 4.1.
4.2.
4.3.

PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

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

2) Niepotrzebne skreślić.

Załącznik nr 8

**KLASYFIKACJA PRZYCZYŃ BEZPOŚREDNIEJ POWAŻNEGO WYPADKU/ WYPADKU
ORAZ JEJ KATEGORIE**

	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu, albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny.	*04
5a	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny	*04
6	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał “Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej, dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.)	*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 maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kategoria “A” wg metryki przejazdowej)	*18

20	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. "B")	*19
21	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną bez rogatki (kat. "C")	*20
22	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. "D")	*21
23	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. "F")	*22
24	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno – dojazdowym do bocznicy	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub 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	Eksplzja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31	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 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 niez elektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

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

- 1) dokonać wyboru grupy w zależności od powagi skutków zdarzenia oraz określić oznaczenie literowe odpowiadające tej grupie następująco: A – poważny wypadek, B – wypadek;
- 2) dokonać wyboru kwalifikacji przyczyny bezpośredniej oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię liczbowa;

- 3) zakwalifikować zdarzenie przez wstawienie w miejsce oznaczenia * liczby odnoszącej się do kategorii określonej wyżej przyczyny bezpośredniej.
2. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, oznacza minięcie:
 - 1) obsługiwanego świetlnego sygnalizatora przytorowego nadającego sygnał „Stój” lub informującego o niebezpieczeństwie;
 - 2) końca zezwolenia na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS;
 - 3) wskaźnika W ETCS 10 lub świetlnego sygnalizatora przytorowego oznaczonego za pomocą wskaźnika W ETCS 10, nadającego sygnał SE, bez odpowiedniego rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej podczas jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS pociągu lub innego pojazdu kolejowego prowadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR);
 - 4) punktu przekazanego przez urządzenia radiołączności lub oznaczonego w odpowiednim rozkazie pisemnym lub instrukcji europejskiej;
 - 5) innego sygnału lub wskaźnika nakazującego zatrzymanie, w tym sygnału ręcznego, z wyłączeniem koźłów oporowych oraz wskaźnika W4.
3. Minięciem sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, nie jest sytuacja, w której:
 - 1) pociąg lub inny pojazd kolejowy bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”;
 - 2) z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie został nadany na tyle wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg lub inny pojazd kolejowy.
4. Samobójstwom oraz próbom samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, należy nadać oznaczenie literowe odpowiednio S (samobójstwo) albo PS (próba samobójcza).
5. Przykłady:
 - 1) dla poważnego wypadku spowodowanego w wyniku przyjęcia pociągu lub innego pojazdu kolejowego na stację na tor zajęty – kategoria poważnego wypadku – A02;
 - 2) dla wypadku – najechania pociągu lub innego pojazdu kolejowego na inny pociąg lub inny pojazd kolejowy stojący na torze zajęty, z przyczyny jak w pkt 1 – kategoria wypadku – B02;
 - 3) dla poważnego wypadku polegającego na najechaniu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako samobójstwo – kategoria poważnego wypadku – A34S;
 - 4) dla wypadku polegającego na najechaniu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako próba samobójcza – kategoria wypadku – A34PS.

1

II. KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ INCYDENTU ORAZ ICH KATEGORIE

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny	C44
4a	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny	C44

5	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: - nieosłonięcie sygnałem "Stój" odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, - nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, - 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	Najechanie 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 śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62

21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
23	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych	C65
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą, zamykającą się lub otwierającą się rogatek bądź sygnalizatorami drogowymi, na których załączone były sygnały zabraniające wjazdu pojazdu drogowego lub pozostanie pojazdu drogowego w strefie przejazdu kolejowo-drogowego po zamknięciu rogatek lub załączeniu sygnalizacji w czasie gdy do przejazdu kolejowo-drogowego zbliżał się pociąg lub inny pojazd kolejowy, bez kolizji z pociągiem lub pojazdem kolejowym	C66
25	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
26	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
27	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	C69

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

III. KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ ORAZ ICH KATEGORIE

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	Wystąpienie stanu awaryjnego lub innej nieprawidłowości (w tym nieprawidłowości załadunku) w pojeździe kolejowym bez napędu, dostrzeżone przez personel obsługi, które nie spowodowało konieczności wyłączenia tego pojazdu z pociągu	D70
2	Wystąpienie stanu awaryjnego lub innej nieprawidłowości (w tym nieprawidłowości załadunku) w pojeździe kolejowym (płaskie miejsca lub nalepy na powierzchni tocznej koła, luźna obręcz na kole stwierdzona podczas postoju pociągu itp.), dostrzeżone przez personel obsługi, które nie spowodowało konieczności wyłączenia tego pojazdu z pociągu	D71
3	Wjazd elektrycznego pojazdu kolejowego na nieelektryfikowany tor	D72
4	Wystąpienie stanu awaryjnego lub innej nieprawidłowości (w tym nieprawidłowości załadunku) w pojeździe kolejowym bez napędu dostrzeżone przez personel obsługi przed włączeniem do pociągu w stacji bądź do składu manewrowego na bocznicy.	D73
5	Niezatrzymanie pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półrogatką) uszkodzenie jej i urządzeń srk lub uszkodzenie urządzeń przejazdowych w wyniku wybryków chuligańskich	D74
6	Uszkodzenie nawierzchni, obiektu inżynieryjnego lub pęknięcia szyny powodującego przerwę w ruchu lub jego ograniczenia	D75
7	Uszkodzenie, zły stan techniczny lub brak wymaganych parametrów technicznych pojazdu kolejowego z napędem, który spowodował konieczność jego sprawdzenia, naprawy, wymiany, wyłączenia ze składu pociągu lub użycia lokomotywy dodatkowej – z powodów innych niż zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.	D76
8	Wadliwa praca lub uszkodzenie łączy ogólnie-eksploatacyjnych albo łączy transmisji danych oraz awarii kabli szlakowych teletechnicznych, trwające dłużej niż 6 godzin	D77
9	Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę w torze lub skrajni toru lub niestanowiącą zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lub zatrzymanie się przed taką przeszkodą	D78
10	Wadliwe działanie urządzeń: srk, łączności, energetycznych lub elektrotrakcyjnych spowodowane kradzieżą	D79
11	Wyprawienie pociągu lub pojazdu kolejowego w niewłaściwym kierunku	D80
12	Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym w tym na przejazdach kolejowych, oraz urządzeń telewizji przemysłowej trwające powyżej 24 godzin lub powodujące opóźnienia pociągów	D81
13	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego w miejscu, w którym powinien się zatrzymać albo przejechanie poza miejsce oznaczone wskaźnikiem wg instrukcji JSK-E1	D82
14	Uszkodzenie sieci trakcyjnej lub przerwa w jej zasilaniu	D83
15	Przerwa łączności w sieci zapowiadawczej, strażnicowej, telefonicznej lub radiowej	D84
16	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, który spowodował konieczność jego wymiany lub wyłączenia ze składu pociągu	D85
17	Wysypywanie się środka chemicznego, wyciek cieczy lub ulatnianie się gazów, wymagające zastosowania środków likwidacji zagrożenia - z wyłączeniem pociągów	D86
18	Śmierć, zasałbnienie, uszkodzenie ciała w pojeździe kolejowym lub na obszarze kolejowym	D87
19	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, w tym: obrzucenie kamieniami obiektów i pojazdów kolejowych, napady na pojazdy kolejowe – niestanowiące zagrożenia dla pracowników kolejowych	D88

20	Pożar obiektów, pomieszczeń kolejowych lub w granicach obszaru kolejowego (las, zboża, trawy, torowiska itp.) poza bezpośrednim sąsiedztwem torów a także długotrwale odstawionego pojazdu kolejowego.	D89
21	Pożary w pojazdach kolejowych, z wyjątkiem pożaru w pociągach	D90
22	Zdarzenia losowe np.; burze, huragany, zasy py śnieżne, osunięcia ziemi, powalone drzewa itp.	D91
23	Kradzież lub usiłowanie kradzieży mienia kolejowego lub mienia powierzonego kolei oraz włamanie do pomieszczeń służbowych	D92
24	Niewłaściwe załadowanie przesyłki	D93
25	Inne - nie występujące w ww. kwalifikacjach	D94

Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej

<p style="text-align: center;">PODSTAWA PRAWNA</p> <p>1. §8.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na w transporcie kolejowym.</p> <p>2. §10.2 Instrukcji o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym JSK-R3</p>	<p style="text-align: right;">..... (stempel podłużny pracodawcy)</p> <p style="text-align: center;">UPOWAŻNIENIE Nr .../... *</p> <p>Niniejszym upoważniam</p> <p>Panią/Pana ** (Imię i Nazwisko) *** (stanowisko) ** (miejsce zatrudnienia) *** legitymującą /legitymującego" się (nr i rodzaj dokumentu tożsamości) ***</p> <p>do udziału w pracach komisji kolejowej</p> <p style="text-align: right;">..... (stempel podłużny imienny kierownika jednostki organizacyjnej)</p> <p>(miejsce) ***, (dd.mm. rrrr) ***</p>
---	---

po złożeniu format A 7

- * nr powołania nadany zgodnie z zasadami obowiązującymi u pracodawcy,
 ** usunąć niepotrzebne wyrazy
 *** w miejsce () wprowadzić dane z zachowaniem ustalonego formatu tekstu

STRONA TYTYŁOWA AKT

.....
pieczęć jednostki organizacyjnej

POSTĘPOWANIE NR..... w sprawie poważnego wypadku / wypadku / incydentu kolejowego

KATEGORIA WYPADKU / INCYDENTU:

DATA WYPADKU / INCYDENTU:

GODZINA WYPADKU. / INCYDENTU:

LINIA KOLEJOWA NR:

STACJA:

SZLAK:

KILOMETR LINII:

BOCZNICA KOLEJOWA:

LOKALIZACJA zdarzenia na boczniczy (rejon manewrowy/okręg nastawczy/tor):
.....

1

AKT ZAWIERA PONUMEROWANYCH STRON

Wykaz zmian i uzupełnień

Lp.	Zmiana dotyczy:	Zmiana/ uzupełnienie wynika z:	Obowiązuje od dnia:	Podpis pracownika wnoszącego zmianę
1	2	3	4	5
1.	§1 ust.1; §2 ust14-18, 36 i 47; §4 ust.2; §6 ust.3 i 5; §9 ust.2; §12 ust.6 i 11; §21 ust.3; Załączniki nr: 8-10	Zarządzenie nr 6/2026 Prezesa Zarządu JSK Sp. z o.o. z dnia 19 marca 2026r. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2026r. zmieniające rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U.z 2026r., poz.74)	1 kwietnia 2026r.	St. Inspektor Marta Wojtkowiak
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				