



Jastrzębska Spółka Kolejowa

JSK-R3

INSTRUKCJA

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

„Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2017r. poz. 2117 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 2018

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I		
POSTANOWIENIA OGÓLNE		
§ 1	Zakres i cel instrukcji	7
§ 2	Znaczenie używanych określeń	7
ROZDZIAŁ II		
ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU		
§ 3	Sposób powiadamiania o zdarzeniu	11
§ 4	Postępowanie po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu	11
§ 5	Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu	14
ROZDZIAŁ III		
TRYB PRACY ORAZ SPOSÓB POWOŁANIA KOMISJI KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWODNICZĄCEGO KOMISJI KOLEJOWEJ		
§ 6	Tryb pracy oraz sposób powoływania komisji kolejowej	16
§ 7	Tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej	16
ROZDZIAŁ IV		
SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ		
§ 8	Obowiązki komisji kolejowej	18
§ 9	Współpraca komisji z innymi organami na miejscu zdarzenia	19
§ 10	Prawa i obowiązki kierującego akcją ratunkową	19
§ 11	Czynności komisji na miejscu zdarzenia	20
§ 12	Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena	22
§ 13	Materiały dowodowe	26
§ 14	Wstępna analiza zdarzenia	27
§ 15	Ustalenia końcowe	28
§ 16	Protokół ustaleń końcowych	29
§ 17	Wnioski zapobiegawcze	31
§ 18	Ustalenie strat	31
§ 19	Postępowanie w sprawach spornych	32
ROZDZIAŁ V		
POSTĘPOWANIE PO ZAKOŃCZENIU DOCHODZENIA		
§ 20	Akt dochodzenia	33
§ 21	Przekazanie dokumentów do UTK	34
§ 22	Wykonanie wniosków zapobiegawczych	34
§ 23	Informacja o zdarzeniu	34
ROZDZIAŁ VI		
SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE		
§ 24	Zgłoszenie wydarzenia kolejowego	35
§ 25	Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o wydarzeniu kolejowym	35
§ 26	Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych	36
§ 27	Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej	36
§ 28	Ustalenia końcowe	38
§ 29	Ustalenie strat	38
§ 30	Rejestr zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych	39
Załączniki		

Załącznik Nr 1 – Informacje na temat przetwarzania danych osobowych	40
Załącznik Nr 2 – Zawiadomienie o poważnym wypadku/wypadku/incydencie	42
Załącznik Nr 3 – Protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu	43
Załącznik Nr 4 – Protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu kolejowego	44
Załącznik Nr 5 – Protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu	54
Załącznik Nr 6 – Protokół wysłuchania	61
Załącznik Nr 7 – Kwalifikacje przyczyn bezpośredniej poważnego wypadku/wypadku oraz jej kategorii	63
Załącznik Nr 8 – Strona tytułowa akt	69
Załącznik Nr 9 – Rejestr zdarzeń kolejowych	70
Załącznik Nr 10 – Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej	72
Załącznik Nr 11 – Protokół ustaleń końcowych	73

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Zakres i cel instrukcji

1. Instrukcja JSK-R3 o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów określa:
 - 1) Powiadamianie o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach;
 - 2) Powoływanie przewodniczącego komisji kolejowej;
 - 3) Prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowej;
 - 4) Sposób postępowania w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych.
2. Instrukcja obowiązuje:
 - a) wszystkie jednostki organizacyjne Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Spółka z o.o. zwanej dalej JSK,
 - b) przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury kolejowej (linii kolejowych i bocznic JSK),
 - c) wykonawców robót oraz użytkowników bocznic kolejowych, których bocznice odgałęziają się od infrastruktury zarządzanej przez JSK.

§ 2

Znaczenie używanych określeń

1. **Bezpieczeństwo** – brak niedopuszczalnego ryzyka szkody.
2. **Zagrożenie** – stan, który może prowadzić do wypadku.
3. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent.
4. **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) zdarzenie z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
 - 5) pożar pojazdu kolejowego.
5. **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami;
lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
6. **Incident** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
7. **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.

8. **Sytuacja potencjalnie niebezpieczna** – sytuacja eksploatacyjna lub zdarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego.
9. **Przyczyna pierwotna** – stanowiąca początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydem.
10. **Przyczyna bezpośrednia** – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwem ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydem.
11. **Przyczyny pośrednie** – pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku.
12. **Przyczyny systemowe** – związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów utrzymania lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie.
13. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
14. **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.
15. **Obszar kolejowy** – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budynki i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.
16. **Linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
17. **Szlak kolejowy** – część linii kolejowej między dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
18. **Bocznica kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.
19. **Użytkownik bocznic kolejowej** – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznica kolejowa.
20. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.
21. **Zabity** – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub wypadku albo w ich wyniku doznała obrażeń ciała, powodujących śmierć w ciągu dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku.
22. **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 (w wyjątku osób, które podjęły próbę popełnienia samobójstwa).
23. **Ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielania pomocy lekarskiej.
24. **Pracownik lub podwykonawca (pracownik kolejowy)** - wszystkie osoby, których zatrudnienie ma związek z koleją i które w czasie zdarzenia znajdują się w pracy;

obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury, wraz z personelem podwykonawców oraz samozatrudnionymi podwykonawcami.

25. **Osoba nieuprawniona** – każda osoba przebywająca na terenie kolei w przypadku, której obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów.
26. **Inne osoby** – oznaczają wszystkie osoby, które nie zostały zdefiniowane jako „pasażerowie”, „pracownicy łącznie z personelem podwykonawców”, „użytkownicy przejazdu kolejowego” lub „osoby nieuprawnione”.
27. **Straty** – koszty związane ze zdarzeniem kolejowym lub trudnością eksploatacyjną.
28. **Komisja kolejowa** – osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
29. **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.
30. **Dyżurny ruchu** – pracownik zarządcy infrastruktury lub firmy świadczącej usługi w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach).
31. **System zarządzania bezpieczeństwem (SMS)** – organizacja i działania przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa.
32. **Towary niebezpieczne** – materiał lub przedmiot, który nie jest dopuszczony do przewozu koleją albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2013 r., poz. 840), zwanej dalej „Regulaminem RID”.
33. **TWR** – towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z RID.
34. **Regulamin RID** – Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.
35. **Ryzyko** – oznacza częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody.
36. **Złamana szyna** – pęknięcie szyny w całym przekroju lub wykruszenie na długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm.
37. **Odkształcenie lub inne przesunięcie toru** – odkształcenie toru w planie lub profilu oraz wyboczenie wymagające wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
38. **Defekt sygnalizacji** – defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury jak i taboru kolejowego) w wyniku czego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej.
39. **Miniecie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny** – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża poza punkt niebezpieczny.

- 40. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny** – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny.
- 41. Jazda bez zezwolenia** – oznacza minięcie:
- a) sygnału „Stój” na sygnalizatorze, jeżeli nie funkcjonują systemy bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (BKJP) klasy ATC lub ATP,
 - b) wskazanego kilometrażem w rozkazie pisemnym miejsca na szlaku lub przekazanego ustnie podczas manewrów na stacji,
 - c) sygnału „Stój” na wskazanych, oprócz kozłów oporowych lub sygnałów przekazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie) z wyłączeniem przypadków, gdzie pociąg lub skład pociągu bez nadzoru przejechał sygnał „Stój” oraz przypadków, gdzie z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg.
- 42. Pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych** – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenie lub kolizji).
- 43. Pęknięcie osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych** – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenie lub kolizji).
- 44. Uszkodzenie urządzenia** – urządzenie utraciło całkowitą zdolność realizacji podstawowych funkcji (np. sterowania) określonych dokumentacją techniczną.
- 45. Nieprawidłowe działanie (zadziałanie urządzenia)** – urządzenie realizuje funkcje (np. sterowania) niezgodnie z jego dokumentacją techniczną; zadziałanie – praca w jednym cyklu roboczym.
- 46. PUK** – Protokół ustaleń końcowych.
- 47. Centrum powiadamiania ratunkowego** (skrót **CPR**, ang. public-safe answering point, PSAP) – jednolity system, który obsługuje zgłoszenia alarmowe kierowane do numerów alarmowych 112, 997, 998 i 999, umożliwiające przekazanie zgłoszenia alarmowego w celu zaangażowania właściwych służb ratowniczych. W ramach system mogą być obsługiwane numery 991, 992, 993, 994 i 987 oraz inne numery alarmowe podmiotów, do których zadań należy ochrona życia, zdrowia, bezpieczeństwa, porządku publicznego, mienia lub środowiska.
- 48. Infrastruktura kolejowa** – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
- 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.

ROZDZIAŁ II

ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

§ 3

Sposób powiadomienia o zdarzeniu

1. Pracownik kolejowy jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków:
 - a) dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury – w przypadku zdarzeń zaistniałych na obszarze działalności zarządcy infrastruktury, albo
 - b) użytkownikowi bocznic kolejowej – w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznic kolejowej.
2. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy pojazd ten należy zatrzymać. Kierownik pociągu, maszynista lub inny pracownik kolejowy zgłasza zdarzenie zgodnie z §3 pkt. 1.

§ 4

Postępowanie po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

I. Zarządca infrastruktury

1. Dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury, który otrzymał zgłoszenie wypadku, 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, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”;
 - 3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, 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 właściwemu dla miejsca zdarzenia 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 właściwego dla miejsca zdarzenia dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury:
 - a) 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 właściwego dla miejsca zdarzenia 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 i 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.
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 pkt 1 ppkt 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) 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;
 - 9) w przypadku zdarzenia mogącego powodować narażenie na promieniowanie jonizujące lub wystąpienie skażeń promieniotwórczych powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki za pośrednictwem Centrum do Spraw Zdarzeń Radiacyjnych i wojewodę właściwego dla miejsca zdarzenia, podając:
 - a) miejsce zdarzenia,
 - b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie substancji promieniotwórczej, uzupełnione o nazwę substancji promieniotwórczej według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - c) rodzaj i wielkość opakowania,

- d) rodzaj uszkodzenia,
 - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
 - g) dane nadawcy lub odbiorcy substancji promieniotwórczej;
 - 10) 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;
 - 11) 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.
3. Przewodniczący komisji kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie zaistniałe na sieci kolejowej, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
- 1) członków komisji kolejowej ze strony zarządcy infrastruktury;
 - 2) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zwanego dalej „Przewodniczącym PKBWK”;
 - 3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia – sposób powiadomienia: wiadomość SMS.
- Powiadomienie (SMS) format treści:**
 RRRR.MM.DD-KATEGORIA ZDARZENIA(o ile jest znana)-NR LINII, TREŚĆ np.
2016.08.05 – B34 - linia 22, w km 6,551 doszło do potrącenia przez pociąg towarowy nr 44250 osoby postronnej ze skutkiem śmiertelnym. Komisja kolejowa rozpoczyna prace na miejscu zdarzenia.
4. Informację o wykonaniu poszczególnych czynności, o których mowa w §4 pkt I, należy odnotować w prowadzonej dokumentacji.

II. Użytkownik bocznic

1. Przewodniczący komisji kolejowej z miejsca wypadku, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, 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, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”;
 - 3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, 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 zagrożeniu 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 zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
 - 5) 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 wagonu i wielkość opakowania,
 - d) rodzaj uszkodzenia,
 - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - g) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego.
2. Przewodniczący komisji kolejowej z miejsca wypadku, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
- 1) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznic kolejowej;
 - 2) Przewodniczącego PKBWK;
 - 3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia – sposób powiadomienia: wiadomość SMS.
- W wiadomości należy podać: czas, miejsce oraz zwięzły opis zdarzenia.
- Powiadomienie (SMS) format treści:**
RRRR.MM.DD-KATEGORIA ZDARZENIA(o ile jest znana)-NR BOCZNICA,
TREŚĆ np. **2016.08.05 – B34 - bocznic Koksozni Radlin, w km 0,551 podczas obsługi toru nr 205 doszło do wykolejenia lokomotywy S200-245. Komisja kolejowa rozpoczyna prace na miejscu zdarzenia.**
3. Informację o wykonaniu poszczególnych czynności, o których mowa w § 4 pkt. II, należy odnotować w prowadzonej dokumentacji

§ 5

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, o których mowa w §5 pkt 3.
2. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 2.
3. Zawiadomienie otrzymuje
 - 1) Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
 - 3) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
 - prokuratura rejonowa,
 - komenda Policji,
 - jednostka Żandarmerii Wojskowej.
4. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji - należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.

5. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później jednak niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.
6. W przypadku zdarzenia powstałego przy przewozie towarów niebezpiecznych należy dodatkowo, poza zawiadomieniem o zdarzeniu, sporządzić raport zgodnie z RID/ADR.

ROZDZIAŁ III
TRYB PRACY ORAZ SPOSÓB POWOŁANIA KOMISJI KOLEJOWEJ
ORAZ PRZEWODNICZĄCEGO KOMISJI KOLEJOWEJ

§ 6

Tryb pracy oraz sposób 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 10 ważne na czas udziału w pracach komisji, które powinni posiadać podczas pracy komisji.
3. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.

§ 7

Tryb pracy oraz sposób 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.
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 § 6 pkt. 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-ca Prezesa Zarządu JSK, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
6. O zmianie, o której mowa w §7 pkt 5, informuje się:
 - 1) członków komisji kolejowej;
 - 2) Prezesa UTK;
 - 3) Przewodniczącego PKBWK.

7. Zmiany w składzie komisji kolejowej, o których mowa w §7 pkt 4 i 5 dokumentuje się w aktach postępowania.

ROZDZIAŁ IV

SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ

§ 8

Obowiązki 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, może w szczególności:
 - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, w miejscu, o którym mowa w §11 pkt 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) wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
 - 4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
 - 5) wnioskować o wykonanie ekspertyz zgodnie z §13 pkt 7;
 - 6) żądać od związanych z wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w §8 pkt 4 i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
 - 7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydentem – w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej – do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydentu bądź przyczynienie się do jego powstania.
3. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
4. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji, z zastrzeżeniem §13 pkt 2.

Podejmując decyzje, o których mowa w §8 pkt 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.
5. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.
6. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach, o których mowa w §8 pkt 9, §11 pkt 8, §13 pkt 1 i §16 pkt 1.
7. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
8. Po zakończeniu postępowania jego akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.
9. Z czynności, o których mowa w §8 pkt 2 ppkt 3) i 4), sporządza się protokół.
10. Osoba wysłuchiwana podpisuje protokół wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.

§ 9

Współpraca komisji z innymi organami na miejscu zdarzenia

1. Komisja obowiązana jest do współpracy z:
 - a) kierującym akcją ratunkową w zakresie zabezpieczenia materiałów dowodowych, wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych,
 - b) policją i prokuraturą w zakresie zbierania materiałów dowodowych,
 - c) Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
2. Komisja dla ustalenia stanu trzeźwości albo sprawdzenia podejrzenia zażycia środków odurzających przez osoby związane z wypadkiem zwraca się w razie potrzeby o pomoc do Policji lub jednostek służby zdrowia w przeprowadzeniu badań.
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.

§ 10

Prawa i obowiązki kierującego akcją ratunkową

1. Akcją ratunkową kieruje Dyrektor ds. inżynierii i prowadzenia 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 i oraz likwidacji skutków zdarzenia.
3. Kierujący akcją ratunkową ma obowiązki:
 - 1) dbać o minimalizację strat eksploatacyjnych i ograniczać koszty zdarzenia,
 - 2) współpracować z komisją kolejową dla ułatwienia ustalenia przyczyny wypadku.

§ 11

Czynności 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 pkt 3, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu może nastąpić na stacji postojowej 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 właściwego dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej.
3. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w pkt 2, skład komisji kolejowej może być określony na zasadach, o których mowa w §7 pkt 2–4, przez Prezesa Zarządu JSK a w razie jego nieobecności przez Z- cę Prezesa Zarządu.
4. 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 oględzin miejsca wypadku lub incydentu, o którym mowa w §13 pkt 1.
5. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego wypadku lub incydentu oraz o dokonanych ustaleniach.
6. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.
7. Na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w §11 pkt 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 - Zgodnie z Rozporządzeniem (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 należy zapoznać z obowiązkiem informacji osoby biorące udział w zdarzeniu – zgodnie z załącznikiem nr 1;

- 3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania wypadku lub incydentu, przez Policję lub inne uprawnione służby;
- 4) opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed wypadkiem lub incydentem oraz po nim;
- 5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca;
- 6) ustala przy wypadkach lub incydentach na przejazdach:
 - a) sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
 - b) podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy,
 - c) zamknięcie na czas rogatek i obecność na stanowisku pracy pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
 - d) warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
 - e) stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i na dojazdach do niego;
- 7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku lub incydencie; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
- 8) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
- 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.

8. 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 3.

§ 12

Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena

1. Badając okoliczności zdarzenia, w zależności od potrzeb, należy w szczególności dokonać:
 - 1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem wypadku. W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości pracownika w czasie pracy, należy poddać go badaniu na zawartość alkoholu w organizmie. Badaniu na zawartość alkoholu w organizmie należy poddać również pracowników, mających związek z powstałym wypadkiem. Komisja ma obowiązek zarządzić przeprowadzenie badań stanu trzeźwości, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego podejrzani o spowodowanie wypadku, oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie, podlegają kontrolnemu badaniu profilaktycznemu. Badania przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę. Pracownicy ci podlegają również powypadkowym badaniom psychologicznym wykonywanym w Samodzielnej Pracowni Psychologii Pracy Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej. Wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt dochodzenia.
 - 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) wydrukach z rejestru urządzeń przytorowych rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych,
 - c) nagrań rozmów (rejestratory rozmów radiotelefonicznych),
 - d) urządzeń rejestrujących stan srk i czynności dyżurnego ruchu.

Dokumenty istotne dla zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dochodzeniowych.

- 3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, a także ich widzialność, osygnalizowanie pociągów;
- 4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym,
- 5) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, kłódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania sbl, shp, 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 protokóle 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,
- 7) 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 3),
- 8) badania nawierzchni, podtorza i podłoża w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozdziadnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami,
- 9) pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości 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,
- 10) 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,
- 11) pomiaru krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m,
- 12) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru:
 - a) bezstykowego – 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,
- 13) w przypadku wykolejenia na rozjeździe lub skrzyżowaniu torów w jednym poziomie:
 - a) opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe na którym doszło do zdarzenia, położenia zwrotnic sprzężonych, wykolejnic,
 - b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrozdziadnic,
 - 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,

- 14) pomiarów i badań pojazdu kolejowego z napędem. Ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, 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 widel 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,
- 15) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi Dokumentacji Systemu Utrzymania.
- a) Wstępnie na miejscu zdarzenia:
 - ustalenia termin i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
 - ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, cięglowego, 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 ości, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
 - pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami,
- 16) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach zmierzyć odległość zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów nie wykolejonych od główki szyny uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru,
- 17) jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół wagonu na szynę dokonać pomiaru rzeczywistego nacisku kół podczas zważenia wagonu z rzeczywistym ładunkiem,
- 18) ustalenia czy pociąg nie przekroczył największej dozwolonej prędkości określonej rozkładem jazdy, nakazanej sygnalizatorami i wskaźnikami, względnie poleceniami wydanymi doraźnie w formie pisemnej oraz czy posiadał wymaganą masę hamującą,
- 19) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skrócenia wagonów,
- 20) ustalenia:

- a) czy przejazd kolejowo - drogowy 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,
- 21) 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,
- 22) 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,
- 23) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia,
- 24) określenia rozmiaru szkód powstałych wskutek zdarzenia (pożaru),
- 25) odczytania rozmów z urządzeń rejestrujących oraz sporządzić protokół z zarejestrowanych rozmów,
- 26) 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.
2. 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.
3. Odczytu i opisu taśmy lub innego nośnika urządzenia rejestrującego prędkość pojazdu kolejowego dokonuje, wskazany przez przewodniczącego komisji, pracownik podmiotu gospodarczego użytkownika pojazdu kolejowego, posiadający określone przez użytkownika kompetencje.
4. Przedstawiciel zarządcy infrastruktury, przy udziale komisji kolejowej, na podstawie wyników oględzin i dokonanych pomiarów zobowiązana jest sporządzić szkic miejsca zdarzenia.

5. 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.
6. Szkice dotyczące wyników pomiaru pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić pracownicy dokonujący tych pomiarów przy udziale komisji.
7. Jeżeli zdarzenie zostało spowodowane urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęg, oś, widły maźnicze itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu) należy sporządzić zdjęcie fotograficzne lub szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.
8. Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że zdarzenie zostało spowodowane wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki, to należy sporządzić zdjęcie fotograficzne lub szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym te niewłaściwości polegały np.:
 - 1) przy stwierdzeniu nierównomiernego rozmieszczenia ładunku na wagonie należy dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń wg postanowień RIV,
 - 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.

9. 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.

§ 13 **Materiały dowodowe**

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w §11 pkt 2, komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu, którego wzór określa załącznik nr 4 do instrukcji, albo protokół

ogłędzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe, którego wzór określa załącznik nr 5.

2. W protokołach, o których mowa w pkt 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
3. Do protokołów ogłędzin, o których mowa w pkt 1, załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.
4. Zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
5. 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.
6. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w pkt 5, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
7. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.
8. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji kolejowej, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej.
9. Jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, wykonanie ekspertyzy zleca zarządca infrastruktury kolejowej lub użytkownik bocznic kolejowej.
10. Ekspertyzę 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.

§ 14

Wstępna analiza zdarzenia

1. Jeżeli postępowanie jest prowadzone w sprawie wypadku, komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych ogłędzin i badań,

dokonyuje 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 §14 pkt 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.
3. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub miejscem, o którym mowa w §11 pkt 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.
4. 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 pracownik jest zatrudniony, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

§ 15

Ustalenia końcowe

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.

Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 7.

2. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:
 - 1) przyczynę pierwotną – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania 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.

3. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w pkt 1 i 2, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.
4. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w pkt 3, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

§ 16

Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 11 do instrukcji.

Protokół ustaleń końcowych zawiera:

- 1) opis stanu faktycznego miejsca zdarzenia stwierdzony przez komisję kolejową, w tym:
 - a) opis zdarzenia, z podaniem daty, dokładnego czasu i miejsca,
 - b) opis zdarzenia według następujących danych:
 - pracownicy kolejowi, podwykonawcy biorący w nim udział oraz inne osoby i świadkowie,
 - pociągi i ich skład, ładunek (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdy kolejowe biorące udział w zdarzeniu,
 - infrastruktura kolejowa i system sygnalizacji, w szczególności typy nawierzchni, rozjazdów, urządzeń, sygnalizacji,
 - stosowane środki łączności radiowej i telefonicznej,
 - prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie,
 - uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy,
 - uruchomienie służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy i Policji, kolejne etapy akcji ratunkowej,
 - c) zabici, ciężko ranni, ranni i straty, w tym:
 - pasażerowie, pracownicy kolejowi łącznie z podwykonawcami, użytkownicy przejazdów kolejowych, osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym oraz inni,
 - ładunki, bagaże i szkody eksploatacyjne,
 - pojazdy kolejowe, infrastruktura i środowisko,
 - d) warunki zewnętrzne, w tym warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie zdarzenia;
- 2) opis:
 - a) systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju zdarzenia i obowiązujących procedur, w tym:
 - organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń,
 - wymagań wobec pracowników kolejowych i ich egzekwowania (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne),
 - procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyników,
 - obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w zdarzeniu,
 - b) przeprowadzonych wysłuchań, z uwzględnieniem ochrony danych osobowych:

- pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami,
 - świadków,
- c) stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:
- systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych,
 - toru na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia, zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu,
 - pozostałej infrastruktury kolejowej,
 - urządzeń łączności,
 - pojazdów kolejowych, z uwzględnieniem zapisów z automatycznych rejestratorów danych,
- d) dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
- środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji,
 - wymiany komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów,
 - środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia,
- e) organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
- czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu,
 - stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia,
 - warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem,
 - przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy;
- 3) analizę i wnioski, w tym:
- a) odniesienie do wcześniejszych zdarzeń zaistniałych w podobnych okolicznościach,
 - b) ustalenia komisji w zakresie przebiegu zdarzenia w oparciu o stan faktyczny wymieniony w pkt 1 i 2,
 - c) określenie przyczyn zdarzenia,
 - d) ustalenie kategorii zdarzenia zgodnie z załącznikiem nr 7,
 - e) wskazanie innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania niemających znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia;
- 4) zastosowane przez komisję operatywnie środki zapobiegawcze;
- 5) zalecenia i wnioski zmierzające do zapobieżenia powstawaniu zdarzeń w przyszłości lub ograniczenia ich skutków.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.
3. Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa przekazuje:
- 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu 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.

§ 17

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.

§ 18

Ustalanie 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 w przypadku ofiar śmiertelnych lub obrażeń pasażerów, pracowników lub osób trzecich,

- 5) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności pasażerów, pracowników lub osób trzecich,
 - 6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu,
 - 7) rekompensat za szkody dla środowiska,
 - 8) kosztu opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych i utraty przyszłych przychodów,
 - 9) kosztów dochodzenia powypadkowego.
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 z zdarzeniem.
 4. Komisja ma prawo zwrócić się do stron trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w zdarzeniu straty.

§ 19

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 przypadku, gdy komisja powypadkowa wyczerpie wszystkie możliwości rozstrzygania sporu w zakresie ustalenia przyczyny, Przewodniczący komisji kolejowej informuje pisemnie o tym Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

ROZDZIAŁ V
POSTĘPOWANIE PO ZAKOŃCZENIU DOCHODZENIA

§ 20
Akta dochodzenia

1. Akta dochodzenia powinny zawierać:
 - 1) „Zawiadomienie o poważnym wypadku/wypadku/incydencie na linii kolejowej”,
 - 2) „Protokół oględzin miejsca poważnego wypadku/wypadku/incyduentu kolejowego”,
 - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów z miejsca wypadku (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku),
 - 4) opis stanu urządzeń srk , energetyki i stanu toru,
 - 5) „Protokoły ustalenia stanu hamulców w pociągu”, dokonanej wizji lokalnej, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz,
 - 6) plany działań komisji,
 - 7) karty badania poszkodowanych w wypadku kolejowym, dokumenty mające istotne znaczenie dowodowe dla danego wypadku (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami szczególnymi, karty próby hamulca, taśmy prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.),
 - 8) wyciąg z dokumentów: z dzienników ruchu, książek ostrzeżeń doraźnych, z książek kontroli urządzeń sterowania ruchem, z dzienników oględzin rozjazdów itp.,
 - 9) odpis metryki przejazdu kolejowo – drogowego,
 - 10)ekspertyzy, wyniki badań, opinie biegłych rzeczoznawców i instytucji badawczych, protokoły z wizji lokalnych,
 - 11)kosztorysy strat spowodowanych wypadkiem (jeżeli w czasie sporządzania „Protokołu ustaleń końcowych” ustalenie dokładnych kwot nie jest możliwe, należy podać je szacunkowo, z zaznaczeniem, że jest to kosztorys szacunkowy),
 - 12)protokoły wysłuchań pracowników kolejowych i innych osób,
 - 13)„Protokół ustaleń końcowych”,
 - 14)zawiadomienia o realizacji zaleceń, względnie podjęciu właściwej działalności celem wykonania zaleceń, których realizacja wymaga dłuższego czasu.
2. Akta dochodzenia winny zawierać tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem.
3. Akta zakończonego dochodzenia wraz z odpisami wydanych w sprawie decyzji oraz wysłanych pism i zawiadomień należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować. Akta powinny posiadać stronę tytułową wg wzoru stanowiącego załącznik nr 8, być zszyte. Akta o dużej objętości mogą być zszyte w tomy oznaczone kolejną numeracją z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby. Akta przechowuje zakład, którego przedstawiciel przewodniczył komisji powypadkowej właściwego szczebla, zgodnie z odrębnymi przepisami archiwalnymi.

§ 21

Przekazanie dokumentów do UTK

1. Dokumenty należy przekazać wyłącznie w formie skanu dokumentu za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail: zdarzenia@utk.gov.pl.
2. W treści wiadomości e-mail przesyłamy dodatkowe informacje na temat osób prowadzących pojazdy kolejowe uczestniczące w zdarzeniu, w razie wystąpienia związku przyczynowego tych osób badanym wypadkiem lub incydentem.
3. Wiadomości e-mail powinna zawierać ujednoliconą formę tematu wiadomości e – mail, wg wzoru: RODZAJ DOKUMENTU – RRRR.MM.DD – KATEGORIA ZDARZENIA – NR LINII / BOCZNICA – WOJEWÓDZTWO,

np. ZAWIADOMIENIE – 2016.03.01 – B34-LINIA 22-ŚLĄSKIE, tj.

RODZAJ DOKUMENTU – podajemy nazwę przekazywanej informacji np.: ZAWIADOMIENIE, KOREKTA ZAWIADOMIENIA, PUK, KOREKTA PUK;
RRRR.MM.DD podajemy datę zdarzenia kolejowego;
KATEGORIA ZDARZENIA – podajmy wstępnie ustaloną kategorię zdarzenia; w przypadku braku wstępnie określonej kategorii zdarzenia należy podać symbol „??”;
NR LINII/BOCZNICA – podajemy numer linii, na której doszło do zdarzenia, w przypadku bocznicy należy wpisać słowo „BOCZNICA”;
WOJEWÓDZTWO – podaj nazwę województwa, na terenie którego doszło do zdarzenia.

§ 22

Wykonanie wniosków zapobiegawczych

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.

§ 23

Informacja o zdarzeniu

Informacja o zdarzeniu wraz z analizą przyczyn przedstawiona pracownikom kolejowym ma duże znaczenie dla poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

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 VI

SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE

§ 24

Zgłoszenie wydarzenia kolejowego

1. Pracownik kolejowy, który zauważył jakiekolwiek wydarzenie kolejowe, 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.
2. Zgłaszający wydarzenie kolejowe powinien podać miejsce, czas, rodzaj wydarzenia, potencjalne zagrożenia oraz podjęte działania.

§ 25

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 JSK Pogotowie Ratunkowe, Państwową 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 właściwym ds. inżynierii i prowadzenia 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 pkt 9 oraz §26;

- 4) jeżeli wydarzenie uznano za sytuację potencjalnie niebezpieczną - powiadomić o niej dyżurującego Dyrektora ds. inżynierii i prowadzenia ruchu lub wskazanego przez niego pracownika;
- 5) zarejestrować wydarzenie;
- 6) dokonać w prowadzonej dokumentacji stosownych zapisów potwierdzających przyjęcie i przekazanie zainteresowanym stronom informacji dotyczących zaistniałego wydarzenia.

§ 26

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 jezdnej 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, np. napady na ludzi lub pojazdy kolejowe, włamania do budynków, obrzucenie kamieniami obiektów lub pojazdów kolejowych (niestanowiące zagrożenia dla życia lub zdrowia prowadzącego pojazd kolejowy);
 - 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 tabela III Załącznika nr 7.

§ 27

Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. W przypadku zakwalifikowania zaistniałego wydarzenia kolejowego do sytuacji potencjalnie niebezpiecznych §25 pkt 4 pptk 3 dyspozytor w uzgodnieniu z Dyrektorem ds. inżynierii i prowadzenia 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 ds. inżynierii i prowadzenia 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 ds. ochrony przeciwpożarowej;
 - 2) uszkodzeniem przesyłki z towarem niebezpiecznym - udział bierze doradca ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
 - 3) bezpośrednim zagrożeniem szkodą w środowisku - udział bierze pracownik ds. ochrony środowiska.
 4. Wyznaczony pracownik lub powołana komisja zobowiązana jest do dokonania oględzin miejsca sytuacji potencjalnie niebezpiecznej i sporządzenia na tę okoliczność notatki, którą należy dołączyć do sprawozdania końcowego.
 5. Notatka, o której mowa w §27 pkt 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 ds. inżynierii i prowadzenia ruchu.

§ 28

Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu każdego postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej sporządzić „Sprawozdanie końcowe”, którego oryginał, należy przekazać do Dyrektora ds. inżynierii i prowadzenia ruchu celem dalszego wykorzystania lub archiwizacji (sprawozdania przechowuje właściwa sekcja ds. inżynierii i prowadzenia ruchu).
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.

§ 29

Ustalenie strat

1. Ostateczne ustalenie powstałych w wyniku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej 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 sytuacji potencjalnie niebezpiecznej - jeżeli JSK nie jest stroną tego postępowania.

2. W skład zespołu, o którym mowa w §29 pkt 1, stosownie do potrzeb wchodzi upoważnieni przedstawiciele JSK oraz jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i okoliczności sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub innych podmiotów mających związek z zaistniałą sytuacją.
3. W uzasadnionych przypadkach, gdy może nastąpić przekroczenie udziałów własnych (fransyz redukcyjnych) zawartych w umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej JSK, do składu zespołu, o którym mowa w §29 pkt 1, 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 z zaistniałą sytuacją potencjalnie niebezpieczną.
6. W przypadku braku ostatecznego rozstrzygnięcia sporu przez zespół rozjemczy, dalsze postępowanie odbywa się na drodze sądowej.
7. Roszczeń z tytułu sytuacji potencjalnie niebezpiecznych niezawinionych przez JSK zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

§ 30

Rejestracja zdarzeń i sytuacji potencjalnie wypadkowych

1. Rejestr zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych prowadzony jest w Dziale ds. inżynierii i powadzenia ruchu JSK.
2. W „Rejestrze zdarzeń kolejowych” należy zapisać także zgłoszone samobójstwa i próby samobójstw.

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.	Art. 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. Art. 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 (np. 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 prawnie 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 prawnie 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 prawnie 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.

data wysłania... ..

(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 bocznic, kilometr, numer toru.

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

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

Sporządzony dnia..... o godz..... na stacji, posterunku odgałęźnym, posterunku odstępowym, km szlaku¹⁾ z powodu nie zatrzymania 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 - gorące, letnie, zimne)	Hamulec ręczny (sprawny, niesprawny)	Czy ręczny hamulec był użyty (tak, nie)	Uwagi
1	2	3	4	5	6

3. Stan hamulców badanych wagonów o godz.										
Kolejny wagon od pojazdu z napędem	Seria	Numer	Ładowny czy próżny	Hamulec wyłączony (tak, nie) ¹⁾	Wagon oklejony nalepką „hamulec niezdadny do użytku”(tak, nie) ¹⁾	Masa hamująca wagonu w tonach	Hamulec nastawiony na przebieg hamowania		Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych - gorące, letnie, zimne)	Uwagi
							próżny	P,R		
							ładow.	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)	rzeczywistakm/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) Niepotrzebne skreślić

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

sporządzony dnia w w związku
z wypadkiem / incydentem¹⁾
.....
.....zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku
/ bocznicy¹⁾..... w torzekm
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 incydentu – usytuowanie, stan urządzeń oraz opis dokumentacji dostępnej na miejscu zdarzenia

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

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

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

- b) na gruncie:

.....

.....

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):

.....

.....

.....
.....

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

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

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

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

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

II. Warunki pogodowe:

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

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

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

This image shows a full page of white paper with horizontal dotted lines, typical of primary school writing paper. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

c)	użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść				
d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	inni				
f)	informacje o poszkodowanych:				
					

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

.....

.....

.....

.....

3. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

.....

.....

.....

.....

V. Przeprowadzone badania:

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

.....

.....

.....

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....

.....

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

z udziałem:

1. 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

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

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

X. Praca komisji: od godz. dniado 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 / incydencie²⁾:

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

.....
.....

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 incydem w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.

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

sporządzony dnia w w związku
z wypadkiem / incydem¹⁾ na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu¹⁾ kategorii.....
zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznicy¹⁾.....
..... torkm 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. Okoliczności wypadku / incydentu¹⁾ (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łączy strażnicowego, stan rogatek, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu):

This image shows a full page of white paper with horizontal dotted lines, typical of primary school writing paper. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

This image shows a full page of a handwriting practice worksheet. It consists of multiple rows of horizontal dotted lines spaced evenly down the page, providing a guide for letter height and placement. The background is plain white, and there are no margins or additional markings.

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:

.....

.....

.....

.....

4. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

.....

2. Kierującego pojazdem kolejowym:

.....
.....

3. Pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego:

.....
.....

VII. Szacunkowa wartość strat:

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

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

..... dnia z udziałem

.....
.....

IX. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾:

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

kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:

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

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:

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

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:

.....

.....

.....

.....

X. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....

.....

.....

.....

.....

XI. Ustalenia odnośnie do dalszej pracy komisji kolejowej:

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

-

-

-

-

pod przewodnictwem

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

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....
.....

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

6.
7.
8.
9.
10.

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 incydentem w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.

PROTOKÓŁ WYŚLUCHANIA

sporządzony dnia.....w

Protokół sporządził:

Nazwisko i imię:.....

Stanowisko:.....

Miejsce zatrudnienia:.....

Osoby obecne przy wysłuchaniu:.....

Wyjaśnienia złożył:

Nazwisko i imię:.....

Data i miejsce urodzenia:.....

Stanowisko:.....

Miejsce zatrudnienia:.....

w sprawie:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Treść wyjaśnień:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

This image shows a full page of white paper with horizontal dotted lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page, providing a guide for handwriting practice. There are no margins, text, or other markings on the page.

[illegible]

Do sposobu wysłuchania zastrzeżeń nie wnoszę.

.....
data i podpis czytelny osoby wysłuchanej

.....
podpis protokołującego

.....
podpisy osób obecnych przy wysłuchaniu

I. KWALIFIKACJA PRZYCZYN BEZPOŚREDNIEJ POWAŻNEGO WYPADKU/ WYPADKU ORAZ JEJ KATEGORIE

Lp.	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	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem “Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
6	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał “Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej, dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy 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 maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatekami (kategoria “A” wg metryki przejazdowej)	*18
20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatekami (kat. “B”)	*19
21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną bez rogatek (kat. “C”)	*20

22	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat.” D”)	*21
23	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. “F”)	*22
24	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno – dojazdowym do 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	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasypy 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	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31
32	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
33	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
34	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	*34
35	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

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

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

Przykład:

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

II. KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ INCYDENTU ORAZ 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	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
5	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: - nieosłonięcie sygnałem "Stój" odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, - nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, - nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	C53
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	C54

15	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	C55
16	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57
17	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
18	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych	C60
19	Zamach zbrodniczy	C61
20	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
23	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	C65
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	C66
25	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
26	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
27	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	C69

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

Przykład dla incydentu kolejowego spowodowanego w wyniku chuligańskiego obrzucenia pociągu kamieniami bez negatywnych konsekwencji - kategoria incydentu **C 64**.

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 niezelektryfikowany 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	Najeżdżanie 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 przejeżdżanie poza miejsce oznaczone wskaźnikiem wg instrukcji JSK-E1	D82
14	Uszkodzenie sieci elektrotrakcyjnej 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 ułatnianie się gazów, wymagające zastosowania środków likwidacji zagrożenia - z wyłączeniem pociągów	D86
18	Śmierć, zaskabnięcie, uszkodzenie ciała w pojeździe kolejowym lub na obszarze kolejowym	D87
19	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę, 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

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:.....

AKT ZAWIERA.....PONUMEROWANYCH STRON

.....
Jednostka organizacyjna

REJESTR ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

Objaśnienie:

W rubr. 6, 7 należy podawać trzy liczby oddzielone od siebie kreską ułamkową

Liczby te oznaczają ilość poszkodowanych:

Podróżnych (pasażerów) - liczba górna

Pracowników kolejowych - liczba środkowa

Osób postronnych (innych) - liczba dolna

Lp.	Miejsce wypadku / incydentu (stacja, szlak)	Data godz. i min.	Kategoria	Określenie wypadku (z podaniem numeru pociągu)	Skutki wypadku / incydentu			Przyczyny wypadku / incydentu	Środki zaradcze	Data zakończenia dochodzenia	Miejsce przechowywania akt dochodzenia
					zabitych	rannych	straty w złotych				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej

PODSTAWA PRAWNA 1. §8.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym. 2. §6.2 Instrukcji o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym JSK-R3	 (stempel podłużny pracodawcy) UPOWAŻNIENIE Nr/....* Niniejszym upoważniam Panią/Pana** (Imię i Nazwisko)*** (stanowisko)** (miejsce zatrudnienia)*** legitymują- cą/legitymującego" się (nr i rodzaj dokumen- tu tożsamości)*** do udziału w pracach komisji kolejowej (stempel podłużny imienny kierownika jednostki organizacyjnej) (miejscowość)*** , (dd.mm.rrr)***
--	---

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

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH¹⁾

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

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

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzjąnr z dnia

Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania:

.....

1. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

1.1.

1.2.

2. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO:

2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

.....

.....
.....
2.1.1. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:
.....
.....
.....

2.1.2. świadków:
.....
.....
.....
.....

2.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:

2.2.1. system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:
.....
.....
.....
.....
.....

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

2.2.3. urządzenia łączności:
.....
.....

2.2.4. pozostałe elementy infrastruktury:
.....
.....

2.2.5. pojazdy kolejowe:
.....
.....

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

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

2.4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

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

.....
.....

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

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

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

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

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

2.5.1. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:

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

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

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

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

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

2.5.4. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:

.....
.....

2.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:

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

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

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

3.1. 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⁾):

3.3.1. Bezpośrednia:

3.3.2. Pierwotna:

3.3.3. Pośrednie:

75

3.3.4. Systemowe:

.....

.....

.....

3.4. Kategoria wypadku / incydentu²⁾:

.....

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

.....

.....

.....

WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

3.6.

.....

3.7.

.....

3.8.

.....

3.9.

.....

.....

4. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

	Imię i nazwisko	Data	Podpis
Przewodniczący:			
Członkowie:			
1			
2			
3			
4			
5			

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

²⁾ Niepotrzebne skreślić.