



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Załącznik
do uchwały Nr 686/2016
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 12 lipca 2016 r.

Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8

Warszawa, 2016 rok

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r.
o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r. poz. 1297 z późn. zm.)
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego*

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala, Biuro Bezpieczeństwa
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. (22) 473 28 50
www.plk-sa.pl, e-mail: ibr@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja
w celach komercyjnych, całości lub części przepisu,
bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I	POSTANOWIENIA OGÓLNE	6
§ 1.	Cel i zakres instrukcji	6
§ 2.	Znaczenie używanych pojęć i określeń	7
ROZDZIAŁ II	ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU	15
§ 3.	Zgłoszenie o zdarzeniu	15
§ 4.	Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytorów po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu.....	16
§ 5.	Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia	20
§ 6.	Zawiadomienie o zdarzeniu.....	22
§ 7.	Zatajanie zdarzenia.....	23
ROZDZIAŁ III	KOMISJA KOLEJOWA.....	23
§ 8.	Zadania komisji kolejowej	23
§ 9.	Organ prowadzący postępowanie	24
§ 10.	Osoby upoważnione do udziału w pracach komisji kolejowych.....	24
§ 11.	Wyznaczanie składu komisji kolejowej do postępowania w sprawie wypadku lub incydentu	25
§ 12.	Kierowanie pracami komisji kolejowej.....	27
§ 13.	Obowiązki i uprawnienia komisji kolejowej.....	27
§ 14.	Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia	28
ROZDZIAŁ IV	BADANIA OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN WYPADKU LUB INCYDENTU	29
§ 15.	Podjęcie prac przez komisję kolejową.....	29
§ 16.	Czynności komisji kolejowej na miejscu wypadku lub incydentu	30
§ 17.	Szczegółowy zakres badań na miejscu wypadku lub incydentu i ich ocena	31
§ 18.	Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu	38
§ 19.	Wstępna analiza wypadku	39
§ 20.	Badania szczegółowe, ekspertyzy i inne czynności w toku postępowania	39
ROZDZIAŁ V	USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA.....	40
§ 21.	Ustalenia końcowe	40
§ 22.	Rodzaje przyczyn.....	41
§ 23.	Wnioski zapobiegawcze	42
§ 24.	Szacowanie strat.....	43
§ 25.	Protokół ustaleń końcowych.....	43

§ 26. Postępowanie w sprawach spornych	44
§ 27. Termin zakończenia postępowania	45
ROZDZIAŁ VI CZYNNOSCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA.....	45
§ 28. Akta postępowania	45
§ 29. Wykonanie wniosków zapobiegawczych.....	47
§ 30. Ustalanie strat	48
ROZDZIAŁ VII SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE	49
§ 31. Zgłoszenie wydarzenia kolejowego.....	49
§ 32. Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o wydarzeniu kolejowym	49
§ 33. Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.....	50
§ 34. Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej	51
§ 35. Ustalenia końcowe	52
§ 36. Ustalenie strat	53
ROZDZIAŁ VIII STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYCZNA	54
§ 37. Rejestracja zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych dla celów statystycznych.....	54
§ 38. Statystyka zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.....	54
§ 39. Wskaźniki bezpieczeństwa. Raport w sprawie bezpieczeństwa.....	55
§ 40. Roczny raport o bezpieczeństwie na sieci PKP PLK S.A.....	56
ROZDZIAŁ IX ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM	57
§ 41. Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom	57
§ 42. Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i pracowników nadzoru	57
§ 43. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.....	60
§ 44. Narady poświęcone zapobieganiu zdarzeniom.....	61
§ 45. Biuletyn Informacyjny	62
ZAŁĄCZNIKI	64
Załącznik nr 1 Wykaz adresatów, których należy zawiadomić pisemnie o zdarzeniu	65
Załącznik nr 2 Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku / wypadku / incydencie	66
Załącznik nr 3 Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej.....	67
Załącznik nr 4 Wzór protokołu z wysłuchania.....	68
Załącznik nr 5 Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców.....	69
Załącznik nr 6 Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu	70
Załącznik nr 7 Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku / incydentu na przejeździe ...	74

Załącznik nr 8 Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia / sytuacji potencjalnie niebezpiecznej oraz jej kategorie	78
Załącznik nr 9 Wzór protokołu ustaleń końcowych	85
Załącznik nr 10 Wzór strony tytułowej akt postępowania	90
Załącznik nr 11 Wzór rejestru zdarzeń	91
Załącznik nr 12 Wzór Biuletynu Informacyjnego	92
TABELA ZMIAN	94

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.

Cel i zakres instrukcji

1. Celem „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8” (zwanej dalej Instrukcją) jest określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez ustalanie i wykonywanie wniosków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe.
2. Instrukcja określa szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach i sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych oraz zasady dokumentowania prowadzonych postępowań.
3. Określony w niniejszej instrukcji tryb zgłaszania, analizowania, ew. badania oraz podejmowania środków zapobiegawczych po wystąpieniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznych stanowi wypełnienie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (zwaną dalej PKP PLK S.A.) obowiązku wynikającego z pkt. 2 lit. h Załącznika III do Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei oraz kryterium Q z Załącznika II do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.
4. W sprawie poważnych wypadków, wypadków, incydentów i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w ruchu granicznym oraz w ruchu w obrębie punktów styku linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. z liniami kolejowymi innych zarządców infrastruktury (na wspólnych szlakach) należy przestrzegać postanowień zawartych porozumień i umów.
5. Instrukcja reguluje także:
 - 1) zasady prowadzenia statystyk i analiz stanu bezpieczeństwa;
 - 2) zasady postępowania w zakresie zapobiegania zdarzeniom i sytuacjom potencjalnie niebezpiecznym;
 - 3) inne kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
6. Instrukcja obowiązuje:
 - 1) wszystkie jednostki organizacyjne PKP PLK S.A. (także w przypadku zdarzeń mających miejsce na torach zamkniętych na czas prowadzenia robót);
 - 2) przewoźników kolejowych, którzy zostaną zobowiązani do jej stosowania na podstawie Umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej i Regulaminu

przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych;

- 3) wykonawców robót oraz użytkowników bocznic kolejowych, których pojazdy kolejowe wjeżdżają na infrastrukturę zarządzaną przez PKP PLK S.A.
7. Instrukcji nie stosuje się dla infrastruktury kolejowej wydierżawionej przez PKP PLK S.A. innym podmiotom gospodarczym, chyba że zapisy umowy dzierżawy stanowią inaczej.
8. Zasady prowadzenia akcji ratowniczych regulują:
 - 1) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad kierowania i współdziałania jednostek ochrony przeciwpożarowej biorących udział w działaniu ratowniczym;
 - 2) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego;
 - 3) Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15.
9. Postępowanie w razie katastrofy budowlanej regulują odrębne przepisy.
10. Postępowanie w razie poważnej awarii, szkody w środowisku albo bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku regulują odrębne przepisy.
11. Biuro Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK S.A. jest uprawnione do interpretowania postanowień zawartych w niniejszej instrukcji.

§ 2.

Znaczenie używanych pojęć i określeń

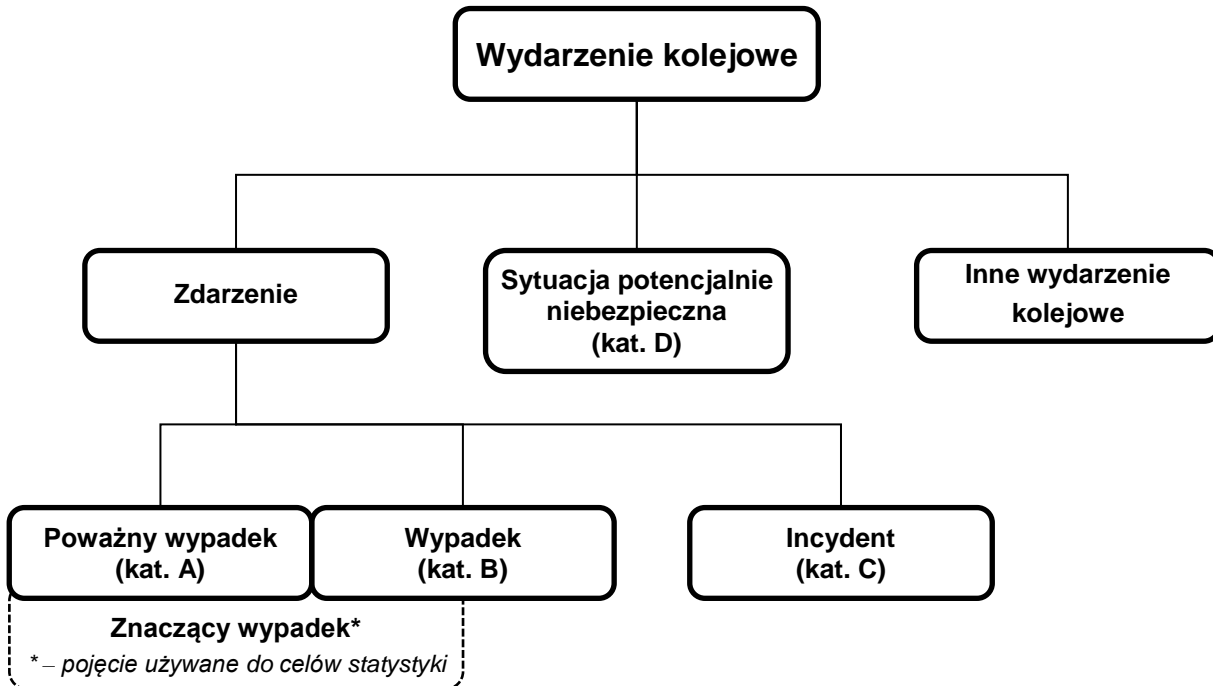
1. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** – brak niedopuszczalnego ryzyka szkody w związku z realizacją procesów przewozowych po infrastrukturze kolejowej.
2. **Ryzyko** – częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody.
3. **Zagrożenie** – stan, który może prowadzić do wypadku.
4. **Wydarzenie kolejowe** – każda niepożądana sytuacja zaistniała w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu zakłócająca realizację procesu przewozowego, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie pociągu lub zakłócenie prac manewrowych.
5. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent.
6. **Wypadek** – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - 1) kolizje;
 - 2) wykolejenia;
 - 3) zdarzenia na przejazdach;

- 4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
- 5) pożar pojazdu kolejowego.
7. **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi;
lub
 - 2) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
8. **Znaczący wypadek** – wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:
 - 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną;
lub
 - 2) powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro;
lub
 - 3) powodujący znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin.

Wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych nie uwzględnia się.
9. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
10. **Kolizja** – jest to zdarzenie obejmujące:
 - 1) zderzenie – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków;
 - 2) najechanie – niezamierzone, dynamiczne:
 - a) zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
 - b) zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,
 - c) najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego;
 - 3) starcie – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.

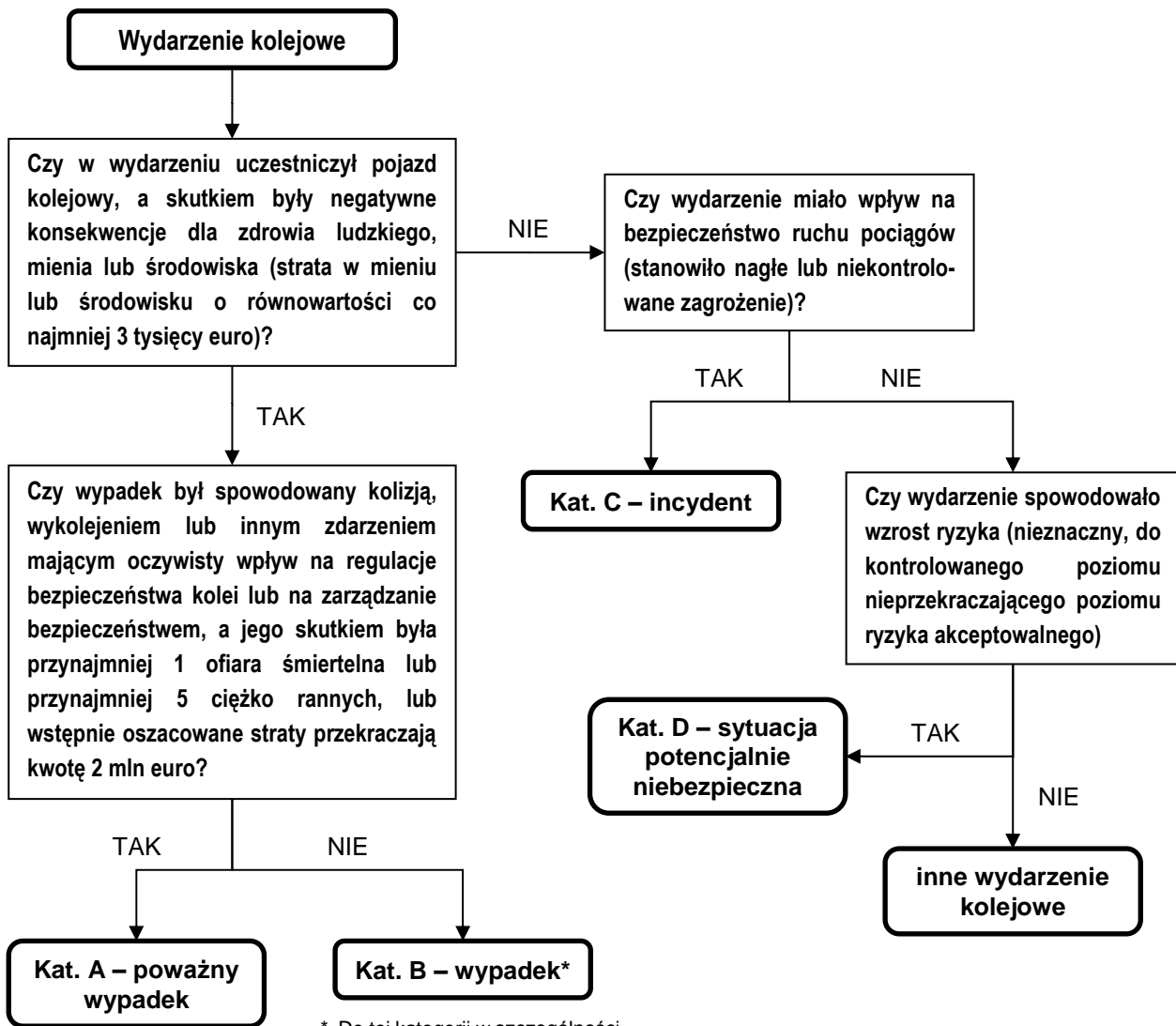
11. **Wykolejenie** – utrata kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.
12. **Zdarzenie na przejeździe** – zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innego użytkownika przejazdu takiego jak pieszy lub rowerzysta, lub innego obiektu znajdującego się na torach lub w ich pobliżu.
13. **Zdarzenie z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu** – zdarzenie, w którym w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu; obejmuje osoby, które wskakiwały, wyskakiwały lub wypadły z pojazdu kolejowego oraz osoby, które upadły, lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot.
14. **Pożar pojazdu kolejowego** – pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową a końcową (lub na jednej z tych stacji) albo podczas rozrządzania wagonów.
15. **Zdarzenie poprzedzające wypadek** – wydarzenie, które doprowadziło lub z dużym prawdopodobieństwem mogło doprowadzić do zaistnienia wypadku lub poważnego wypadku; obejmuje następujące wydarzenia: złamanie szyny, odkształcenie lub inne przesunięcie toru, defekt sygnalizacji, minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny, minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny, pęknięcie koła w eksploatowanym pojeździe kolejowym, pęknięcie osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym.
16. **Złamanie szyny** – pęknięcie szyny w całym przekroju lub wykruszenie na długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm.
17. **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.
18. **Defekt sygnalizacji** – defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w wyniku którego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej.
19. **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny** – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża poza punkt niebezpieczny.
20. **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny** – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny.
21. **Pęknięcie koła w eksploatowanym pojeździe kolejowym** – pęknięcie koła w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).

22. **Pęknięcie osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym** – pęknięcie osi w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).
23. **Sytuacja potencjalnie niebezpieczna** – sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego.
24. **Schemat pojęciowy**



25. **Samobójstwo** – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest śmierć, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ.
26. **Próba samobójstwa** – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia (zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ).
27. **Poważna awaria** – zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie transportu, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

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



* Do tej kategorii w szczególności zalicza się kolizje, wykołacenienia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego

- 29. **Poszkodowany** – zabity, ciężko ranny lub ranny.
- 30. **Zabity** – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub wypadku albo w ich wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku (z wyłączeniem osób, które popełniły samobójstwo).
- 31. **Ciężko ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny (wyłączając osoby, które podjęły próbę samobójstwa).
- 32. **Ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej.

33. **Pasażer** – każda osoba, z wyłączeniem obsady pociągu, odbywająca podróż koleją; do celów statystyki zdarzeń uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść do lub wysiąść z pociągu będącego w ruchu.
34. **Pracownik lub podwykonawca (pracownik kolejowy)** – każda osoba, której zatrudnienie ma związek z koleją, i która w czasie zdarzenia znajduje się w pracy; obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury, wraz z personelem podwykonawców oraz samozatrudnionymi podwykonawcami.
35. **Użytkownik przejazdu** – każda osoba korzystająca z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo.
36. **Osoba nieuprawniona** – każda osoba przebywająca na terenie kolejowym w miejscu dla niej niedozwolonym, z wyjątkiem użytkowników przejazdów.
37. **Inna osoba na peronie** – każda osoba na peronie kolejowym, która nie jest pasażerem, pracownikiem lub podwykonawcą, użytkownikiem przejazdu, osobą nieuprawnioną ani inną osobą nie na peronie.
38. **Inna osoba nie na peronie** – każda osoba nie na peronie kolejowym, która nie jest pasażerem, pracownikiem lub podwykonawcą, użytkownikiem przejazdu, osobą nieuprawnioną ani inną osobą na peronie.
39. **Straty** – koszty związane ze zdarzeniem lub sytuacją potencjalnie niebezpieczną.
40. **Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska** – strata w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro.
41. **Szkoda w środowisku** – negatywna, mierzalna zmiana stanu lub funkcji elementów przyrodniczych, oceniona w stosunku do stanu początkowego, która została spowodowana bezpośrednio lub pośrednio przez działalność prowadzoną przez podmiot korzystający ze środowiska:
 - 1) w gatunkach chronionych lub chronionych siedliskach przyrodniczych, mająca znaczący negatywny wpływ na osiągnięcie lub utrzymanie właściwego stanu ochrony tych gatunków lub siedlisk przyrodniczych, z tym że szkoda w gatunkach chronionych lub chronionych siedliskach przyrodniczych nie obejmuje uprzednio zidentyfikowanego negatywnego wpływu, wynikającego z działania podmiotu korzystającego ze środowiska zgodnie z art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody lub zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko;
 - 2) w wodach, mająca znaczący negatywny wpływ na stan ekologiczny, chemiczny lub ilościowy wód;

- 3) w powierzchni ziemi, przez co rozumie się zanieczyszczenie gleby lub ziemi, w tym w szczególności zanieczyszczenie mogące stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzi.
42. **Bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku** – wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia szkody w środowisku w dającej się przewidzieć przyszłości.
43. **Obszar kolejowy** – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.
44. **Linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
45. **Posterunek ruchu** – służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
46. **Posterunek zapowiadawczy** – jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.
47. **Stacja** – posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpocząć i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład.
48. **Posterunek odgałęźny** – posterunek zapowiadawczy urządzony poza stacją, w miejscu odgałęzienia linii kolejowej, przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy i odwrotnie lub w miejscu połączenia torów na szlaku; bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych szlakach (odstępach).
49. **Szlak kolejowy** – część linii kolejowej między dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
50. **Odstęp** – część toru szlakowego między:
- 1) posterunkiem zapowiadawczym a najbliższym posterunkiem odstępowym (bocznicy) lub semaforem odstępowym blokady wieloodstępowej (samoczynnej);
 - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi (bocznicy);
 - 3) posterunkiem odstępowym i bocznicy;
 - 4) dwoma kolejnymi semaforami odstępowymi blokady wieloodstępowej (samoczynnej) dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.
51. **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.
52. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.

53. **Pojazd trakcyjny** – pojazd kolejowy z napędem własnym.
54. **Pociąg** – jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych, sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym, albo pojazd trakcyjny – osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
55. **Baza pomiarowa pojazdu kolejowego** – dla wagonu dwuosiowego to rozstaw osi, dla pojazdu kolejowego z wózkami to rozstaw czopów skrętu wózków, dla wózka to rozstaw skrajnych osi.
56. **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.
57. **Dyżurny ruchu** – pracownik zarządcy infrastruktury odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach).
58. **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.
59. **Komisja kolejowa** – osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
60. **Kierujący akcją ratowniczą** – osoba będąca przedstawicielem zarządcy infrastruktury lub Państwowej Straży Pożarnej, kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratowniczej do czasu usunięcia skutków zdarzenia.
61. **PKBWK** – Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych.
62. **Biuro Bezpieczeństwa** – Biuro Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK S.A.
63. **Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego** – zamiejscowe stanowisko wchodzące w skład Biura Bezpieczeństwa PKP PLK S.A.
64. **System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)** – organizacja i działania przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
65. **Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)** – informacje statystyczne odnoszące się do znaczących wypadków, wypadków i incydentów kolejowych, ich skutków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem.
66. **RID** – Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

67. **Zał. 2 do SMGS** – Załącznik 2 „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).
68. **TWR** – towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10 RID / Zał. 2 do SMGS.
69. **SEPE** – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej.
70. **SWDR** – System Wspomagania Dyżurnego Ruchu.
71. **WiW** – baza Wypadki i Wydarzenia.
72. **Nieprawidłowe działanie (zadziałanie) urządzenia** – urządzenie realizuje funkcje (np. sterowania) niezgodnie z jego dokumentacją techniczną; zadziałanie – praca urządzenia w jednym cyklu roboczym.
73. **Uszkodzenie urządzenia** – urządzenie utraciło całkowitą zdolność realizacji podstawowych funkcji (np. sterowania) określonych dokumentacją techniczną.
74. **Infrastruktura kolejowa** – infrastruktura kolejowa w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.).
75. **Droga kolejowa** – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z innymi elementami infrastruktury kolejowej, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.
76. **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.

Zgłoszenie o zdarzeniu

1. Pracownik kolejowy, który zauważył, że może dojść do zdarzenia, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik kolejowy zobowiązany jest osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu na najbliższym posterunku ruchu zarządcy infrastruktury lub dyspozytorowi (albo ewentualnie innemu wyznaczonemu pracownikowi PKP PLK S.A.).
3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierownik pociągu lub maszynista (albo ewentualnie inny pracownik kolejowy) zgłasza zdarzenie dyżurnemu ruchu na najbliższym posterunku ruchu zarządcy infrastruktury.

4. Dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury na stacji obsługującej bocznice ma obowiązek zarejestrować w dzienniku telefonicznym (R-138) zgłoszenie użytkownika bocznic kolejowej o zdarzeniu zaistniałym na bocznic.
5. Kierujący robotami lub pracownik zespołu wykonującego roboty na liniach kolejowych, torach, obiektach i urządzeniach (w tym także nieoddanych do eksploatacji) na obszarze zarządzanym przez PKP PLK S.A. powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu na najbliższym posterunku ruchu zarządcy infrastruktury o wszystkich zaistniałych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
6. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki; brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

§ 4.

Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytorów po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
 - 1) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem (aby zapobiec ewentualnym większym jego skutkom), włącznie z uzasadnionym nadaniem sygnału A 1r „Alarm” – automatycznie lub słownie;
 - 2) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
 - 3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego (nr 112), podając w miarę możliwości informacje o:
 - a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - c) pożarze lub wybuchu bądź 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 (np. na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy umieszczonej na wagonie, kontenerze lub przesyłce, a w przypadku TWR zweryfikowanych również w oparciu o system SWDR);
 - 4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorowi liniowemu oraz wyznaczonemu naczelnikowi sekcji eksploatacji lub jego zastępcy;
 - 5) zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie jednostce Straży Ochrony Kolei (komendantowi zmiany lub dyżurnemu zmiany);

- 6) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną – jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych;
- 7) zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorowi w zakładzie linii kolejowych oraz:
 - a) poinformować go o wykonaniu czynności, o których mowa w pkt.: 1 - 6,
 - b) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych, podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego (np. na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy umieszczonej na wagonie, kontenerze lub przesyłce, a w przypadku TWR zweryfikowanych również w oparciu o system SWDR), uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych;
- 8) żądać od dyspozytora w zakładzie linii kolejowych, stosownie do potrzeb:
 - a) wezwania (uruchomienia) 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.

Wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania zarejestrować w Dzienniku telefonicznym (R-138).

2. Dyspozytor w zakładzie linii kolejowych, któremu zgłoszono zdarzenie, jest zobowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
 - 1) dokonać czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 3 - 6, oraz polecić zamknięcie torów, jeżeli czynności te nie zostały wykonane przez dyżurnego ruchu, a zachodzi taka konieczność;
 - 2) zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorowi koordynatorowi Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym, a w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych – podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego uzyskane od dyżurnego ruchu;
 - 3) zgłosić niezwłocznie zdarzenie wyznaczonemu Dyrektorowi Zakładu Linii Kolejowych lub jego zastępcy;
 - 4) w przypadku żądania przez dyżurnego ruchu lub na podstawie uzyskanych informacji na temat skutków zdarzenia, powiadomić dyspozytora koordynatora w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym o konieczności uruchomienia zespołu kolejowego ratownictwa technicznego;

- 5) na polecenie dyspozytora koordynatora w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym zarządzić wyjazd zespołu kolejowego ratownictwa technicznego;
- 6) zgłosić zdarzenie dyspozytorom (lub innym wyznaczonym pracownikom) innych jednostek organizacyjnych (podmiotów), których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu – w tym niezwłocznie w przypadku gdy pracownik kolejowy został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy;
- 7) w przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern – żądać od właściwego przewoźnika kolejowego zapewnienia odpowiednich środków transportu, niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie;
- 8) niezwłocznie powiadomić członków komisji kolejowej ze strony PKP PLK S.A.;
- 9) powiadomić właściwe terytorialnie powiatowe (miejskie) centrum zarządzania kryzysowego;
- 10) zgłosić zdarzenie jednostce Żandarmerii Wojskowej, jeżeli zachodzi taka konieczność;
- 11) powiadomić Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska lub życia i zdrowia ludzi;
- 12) zarejestrować zdarzenie w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE).

Wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania zarejestrować w prowadzonej dokumentacji – w dzienniku telefonicznym (R-138) lub w dzienniku dyspozytora ruchu (R-217).

3. Dyspozytor Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym, któremu zgłoszono zdarzenie, jest zobowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
 - 1) niezwłocznie powiadomić o każdym zdarzeniu dyspozytora Dyspozytury Głównej Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, właściwy terenowo Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego oraz oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia;
 - 2) w przypadku zagrożenia środowiska powiadomić o zdarzeniu Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska (w razie braku możliwości bezpośredniego powiadomienia – poprzez Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego);
 - 3) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu Wojewodę właściwego dla miejsca zdarzenia (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;
- 4) 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 (poprzez Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego), 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;
- 5) w przypadku otrzymania od dyspozytora zakładowego powiadomienia o konieczności uruchomienia zespołu kolejowego ratownictwa technicznego, polecić dyspozytorowi we właściwym zakładzie linii kolejowych wyjazd zespołu na miejsce zdarzenia, a w razie braku odpowiedniego sprzętu ratowniczego w rejonie danej ekspozytury – zażądać jego dysponowania od dyspozytora Dyspozytury Głównej Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;

Wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania zarejestrować w prowadzonej dokumentacji.

4. Dyspozytor Dyspozytury Głównej Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, któremu zgłoszono zdarzenie, zobowiązany jest niezwłocznie:
 - 1) powiadomić Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji;
 - 2) powiadomić kierownictwo Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;

- 3) powiadomić Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- 4) powiadomić Dyrektora Biura Bezpieczeństwa;
- 5) powiadomić dyspozytora Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei;
- 6) powiadomić Krajowe Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej – jeżeli zachodzi taka konieczność;
- 7) powiadomić komórkę dyżurującą przy Ministrze właściwym do spraw transportu;
- 8) jeżeli zdarzenie spowodowało poważne zakłócenia w ruchu pociągów – powiadomić rzecznika prasowego PKP PLK S.A.;
- 9) jeżeli w wyniku zdarzenia są zabici lub ciężko ranni (liczni), a poszkodowani zostali skierowani do szpitala – po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratowniczą przekazać rzecznikowi prasowemu PKP PLK S.A. informacje o adresach szpitali, do których przewieziono poszkodowanych, oraz o telefonach kontaktowych, celem podania ich do wiadomości publicznej za pośrednictwem środków masowego przekazu;
- 10) w przypadku otrzymania od dyspozytora koordynatora Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym żądania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego z rejonu działania innej ekspozytury – polecić jego uruchomienie dyspozytorowi koordynatorowi właściwej Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym.

Powiadomień, o których mowa w pkt. 1 - 8, można dokonać telefonicznie lub z wykorzystaniem kanałów komunikacji elektronicznej.

5. Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik właściwego przewoźnika kolejowego jest zobowiązany:
 - 1) powiadomić członków komisji kolejowej ze strony przewoźnika;
 - 2) powiadomić najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocleniu;
 - 3) w przypadku otrzymania żądania od dyspozytora zarządcy infrastruktury, niezwłocznie zadysponować odpowiednie środki transportu niezbędne do dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern.

§ 5.

Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Powiadomiony o zdarzeniu naczelnik sekcji eksploatacji PKP PLK S.A. lub wyznaczony przez niego pracownik niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.

2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia naczelnika sekcji eksploatacji lub wyznaczonego przez niego pracownika, pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie, a w szczególności kierownik pociągu, prowadzący pojazd kolejowy, powinien:
 - 1) sprawdzić, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów (manewry). Jeżeli ruch nie może się odbywać, należy, o ile to możliwe, zabezpieczyć miejsce zdarzenia, a do zbliżających się pociągów podawać sygnał „Alarm”;
 - 2) poinformować dyżurnego ruchu na najbliższym posterunku ruchu zarządcy infrastruktury o dostrzeżonych zagrożeniach dla dalszego prowadzenia ruchu kolejowego, spowodowanych zaistniałym zdarzeniem;
 - 3) udzielić pierwszej pomocy poszkodowanym;
 - 4) przeciwdziałać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru;
 - 5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyn zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia;
 - 6) zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunki i bagaże pasażerów;
 - 7) informować dyżurnego ruchu o fakcie i czasie przybycia na miejsce zdarzenia służb ratowniczych oraz ich rodzaju (pogotowie ratunkowe, straż pożarna, policja, zespół kolejowego ratownictwa technicznego itp.).
3. W razie zaistnienia zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych pracownik kolejowy w miarę możliwości powinien zaalarmować o tym osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz przekazać dyżurnemu ruchu informację o numerach znajdujących się na pomarańczowych tablicach umieszczonych na wagonach.
4. Naczelnik sekcji eksploatacji lub osoba przez niego wyznaczona, do czasu przybycia kierującego akcją ratowniczą, obejmuje kierownictwo, a także:
 - 1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającymi pomocy poszkodowanym w zdarzeniu;
 - 2) sprawdza wykonanie przez dyżurnego ruchu obowiązków wynikających z niniejszej instrukcji, zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa ruchu pociągów;
 - 3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia;
 - 4) upewnia się o wykonaniu obowiązków przez pracowników kolejowych, którzy zauważyli zdarzenie (w szczególności kierownika pociągu, prowadzącego pojazd kolejowy) – zwłaszcza w zakresie zabezpieczenia miejsca zdarzenia i sąsiednich torów;
 - 5) zabezpiecza dokumentację związaną z ruchem pociągów, stanem infrastruktury i stanem pojazdów kolejowych oraz zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyn zdarzenia;
 - 6) współpracuje z przedstawicielami przewoźników w zakresie organizacji przewozu pasażerów lub ładunków;

- 7) szacuje przewidywany czas trwania ograniczeń w ruchu pociągów i podaje go dyżurnemu ruchu w celu przekazania informacji dla przewoźników i pasażerów;
 - 8) w przypadku zdarzenia zaistniałego w rejonie przygranicznym – powiadamia właściwą miejscowo jednostkę Straży Granicznej.
5. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
- 1) niezwłocznie – jeżeli jest to niezbędne do udzielenia pomocy poszkodowanym lub ograniczenia skutków zdarzenia;
 - 2) niezwłocznie po uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej lub członka komisji pełniącego tę funkcję do czasu pisemnego powołania przewodniczącego – jeżeli jest to niezbędne do zapobiegania znacznym zakłóceniom ruchu pociągów, pod warunkiem że urządzenia sterowania ruchem kolejowym są wyposażone w sprawny rejestrator zdarzeń i zdarzenie to zostało zarejestrowane;
 - 3) dla pozostałych przypadków – po uprzednim opisanu stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.

§ 6.

Zawiadomienie o zdarzeniu

1. Naczelnik sekcji eksploatacji lub osoba przez niego upoważniona zobowiązany jest zawiadomić pisemnie o zdarzeniu adresatów określonych w Załączniku nr 1, przy czym treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.
2. Zawiadomienie o zdarzeniu, według wzoru określonego w Załączniku nr 2, powinno być przekazane niezwłocznie, nie później jednak niż przed upływem 24 godzin od stwierdzenia zdarzenia, przy wykorzystaniu poczty elektronicznej, faksu, telegraficznie lub listownie priorytetem.
3. Na każde wysłane zawiadomienie (do każdego z adresatów) należy posiadać potwierdzenie jego wysłania, które należy zamieścić w bazie Wypadki i Wydarzenia (WiW).
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; powyższy sposób postępowania należy także zastosować w przypadku zmiany kwalifikacji zdarzenia na samobójstwo lub próbę samobójstwa (zgłoszone odrębnym trybem przez właściwy organ), powiadamiając o tej zmianie adresatów pierwotnego zawiadomienia.
5. W przypadku gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało jego uwolnienie lub jeśli wystąpiło ryzyko nieuchronnej straty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska, lub jeśli nastąpiła interwencja władz, doradca ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, zgodnie z postanowieniami „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych Ir-16”, dodatkowo

sporządza „Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych”.

6. Jeżeli zdarzenie, które zaistniało na drodze kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A., wymaga podjęcia szybkich decyzji (z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, zasięg, skutki osobowe i materialne lub oddźwięk społeczny), dyżurujący Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych, po przybyciu na miejsce zdarzenia i zapoznaniu się z okolicznościami oraz skutkami, niezwłocznie powiadamia Dyrektora Biura Bezpieczeństwa i przekazuje mu zwięzłą informację o koniecznych działaniach mających na celu ograniczenie negatywnych skutków zdarzenia.
7. Jeżeli zdarzenie stanowi zagrożenie środowiska, w tym poważną awarię oraz może stanowić szkodę w środowisku lub bezpośrednio zagrożenie szkodą w środowisku, Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych niezwłocznie powiadamia Dyrektora Biura Ochrony Środowiska Centrali PKP PLK S.A.
8. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych lub osoba przez niego upoważniona zobowiązany jest niezwłocznie zgłosić straty powstałe wskutek zdarzenia do biura Centrali PKP PLK S.A. właściwego ds. likwidacji szkód ubezpieczeniowych – zgodnie z odrębnymi uregulowaniami wewnętrznymi w tym zakresie.

§ 7.

Zatajanie zdarzenia

1. Zatajanie lub usiłowanie zatajania zdarzenia jest zabronione.
2. Kierownik jednostki organizacyjnej, który dowiedział się o zatajeniu lub próbie zatajania zdarzenia, zobowiązany jest:
 - 1) zgłosić i zarejestrować zdarzenie zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji;
 - 2) powołać komisję kolejową;
 - 3) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajania lub próby zatajania zdarzenia.

ROZDZIAŁ III

KOMISJA KOLEJOWA

§ 8.

Zadania komisji kolejowej

1. Postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa, której zadaniem jest:
 - 1) ustalenie okoliczności i przyczyn zdarzenia;
 - 2) szacunkowe określenie rozmiarów strat z tytułu zdarzenia;
 - 3) sformułowanie wniosków zapobiegawczych.

2. Postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do pracodawcy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, w oparciu o ustalenia komisji kolejowej.

§ 9.

Organ prowadzący postępowanie

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

§ 10.

Osoby upoważnione do udziału w pracach komisji kolejowych

1. Kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych oraz przewoźników kolejowych, biorących udział w transporcie kolejowym, określają wykazy osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowych.
2. Do udziału w pracach komisji kolejowych należy wyznaczać pracowników o wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym. Kierownicy jednostek organizacyjnych podmiotów biorących udział w transporcie kolejowym mogą określić wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji kolejowych oraz sposób ich uzyskiwania.
3. Dyrektorzy zakładów linii kolejowych oraz kierownicy jednostek organizacyjnych innych podmiotów biorących udział w transporcie kolejowym wydają pracownikom wyznaczonym do udziału w pracach komisji kolejowych upoważnienia według wzoru

określonego w Załączniku nr 3, ważne na czas udziału w pracach komisji kolejowych, które pracownicy ci powinni posiadać podczas prac w tych komisjach.

4. Wykazy osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowych (ich nazwiska, imiona, adresy zamieszkania oraz numery telefonów) powinni posiadać właściwi dyspozytorzy w jednostkach organizacyjnych podmiotów biorących udział w transporcie kolejowym, w których osoby te są zatrudnione (w PKP PLK S.A. – dyspozytorzy w zakładach linii kolejowych, a także Biuro Bezpieczeństwa).
5. Wykazy, o których mowa w ust. 4, należy uaktualniać po każdorazowej zmianie jakichkolwiek danych.

§ 11.

Wyznaczanie składu komisji kolejowej do postępowania w sprawie wypadku lub incydentu

1. Kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, z zastrzeżeniem § 15 ust. 3, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie, bądź których infrastruktura ma z nimi związek wskazują członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu – spośród osób upoważnionych zgodnie z § 10 ust. 1 - 3.
2. Pracownicy kierowani do udziału w pracach komisji kolejowej muszą posiadać kompetencje odpowiednie do okoliczności zaistniałego zdarzenia.
3. Zaleca się, aby Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych, wyznaczając przedstawicieli PKP PLK S.A. do składu komisji kolejowych, kierował się zasadą, że do komisji badających:
 - 1) wypadki w ruchu pociągowym, oprócz wypadków polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory albo wskakiwania lub wyskakiwania z pociągu,
 - 2) incydenty, których prawdopodobna przyczyna może leżeć po stronie PKP PLK S.A. (w tym pracowników Spółki)należy wyznaczać przedstawicieli ze szczebla zakładu linii kolejowych.
4. W przypadkach niewymienionych w ust. 3 dopuszcza się wyznaczanie do składu komisji kolejowych przedstawicieli PKP PLK S.A. ze szczebla sekcji eksploatacji, chyba że okoliczności wypadku lub incydentu uzasadniają udział w postępowaniu przedstawiciela ze szczebla zakładu linii kolejowych.
5. W pracach komisji kolejowych powołanych na okoliczność zdarzeń z przesyłkami zawierającymi towary niebezpieczne dodatkowo biorą udział uprawnieni doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych zarządcy infrastruktury oraz przewoźnika, nadawcy lub właściciela wagonu – na wniosek przewodniczącego komisji.

6. W przypadku wypadku lub incydentu związanego z:
 - 1) powstaniem pożaru lub wybuchem – w pracach komisji kolejowej może dodatkowo brać udział inspektor lub specjalista ds. ochrony przeciwpożarowej właściwego dla miejsca zdarzenia zakładu linii kolejowych oraz przewoźnika;
 - 2) poważną awarią, szkodą w środowisku lub bezpośrednim zagrożeniem szkodą w środowisku – w pracach komisji kolejowej może dodatkowo brać udział pracownik ds. ochrony środowiska właściwego dla miejsca zdarzenia zakładu linii kolejowych oraz przewoźnika.
7. Wyznaczeni pracownicy właściwych jednostek organizacyjnych podmiotów biorących udział w transporcie kolejowym (w PKP PLK S.A. dyspozytorzy w zakładach linii kolejowych), po ustaleniu z kierownikami tych jednostek osób kierowanych do udziału w pracach komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu, powiadamiają te osoby o zdarzeniu oraz o ich wskazaniu na członków komisji.
8. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu, o którym mowa w § 10 ust. 1, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia.
9. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
10. Niestawienie się wyznaczonego członka komisji kolejowej w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.
11. Członkiem komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu nie może być pracownik mający bezpośredni związek z powstaniem wypadku lub incydentu lub będący w pokrewieństwie z osobą, która miała związek z powstaniem zdarzenia. W odniesieniu do PKP PLK S.A. wykluczenie obejmuje także instruktorów oraz personel bezpośrednio odpowiedzialny za utrzymanie infrastruktury na obszarze, na którym doszło do zdarzenia.
12. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie prowadzenia postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
13. O zmianie, o której mowa w ust. 12, informuje się pisemnie członków komisji kolejowej, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz Przewodniczącego PKBWK.
14. Zmiany w składzie komisji kolejowej, o których mowa w ust. 8 oraz ust. 12, dokumentuje się w aktach postępowania.

§ 12.

Kierowanie pracami 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, spośród członków komisji wyznaczonych zgodnie z postanowieniami § 11, kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury albo użytkownika bocznic kolejowej biorącej udział w transporcie kolejowym, właściwej dla miejsca wypadku lub incydentu.
3. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej, o której mowa w ust. 2.
4. Przewodniczący komisji kolejowej, z własnej inicjatywy lub na wniosek członków komisji, wyznacza miejsce przeprowadzania badania i pomiarów taboru kolejowego.
5. Informacji o przebiegu prac komisji kolejowej udziela przewodniczący komisji lub osoba przez niego wyznaczona.

§ 13.

Obowiązki i uprawnienia komisji kolejowej

1. Komisja kolejowa ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu, określa szacunkowo rozmiary strat z tytułu zdarzenia oraz formułuje wnioski zapobiegające powstaniu podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu, może w szczególności:
 - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia, w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, lub w innym miejscu, które ma związek ze zdarzeniem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
 - 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
 - 3) wysłuchiwać protokolarnie osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem, stosując wzór protokołu określony Załączniku nr 4;
 - 4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
 - 5) wnioskować o wykonanie ekspertyz zgodnie z § 20 ust. 3;
 - 6) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4, i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;

- 7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydem – w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej – do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydem 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. Komisja kolejowa jest zobowiązana dokonywać pomiarów infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych przyrządami posiadającymi ważne świadectwa wzorcowania.
5. Z wykonanych czynności, w szczególności wysłuchań, konfrontacji i wizji lokalnych, należy sporządzić protokoły podpisane przez przeprowadzających te czynności.
6. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności należy odnotować w protokole.
7. Osoba wysłuchiwana podpisuje protokół z wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień, na każdej stronie protokołu.
8. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.

§ 14.

Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia

1. Komisja kolejowa zobowiązana jest do współpracy z:
 - 1) kierującym akcją ratowniczą – w zakresie zabezpieczenia materiałów dowodowych oraz wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych;
 - 2) Policją i Prokuraturą – w zakresie zbierania materiałów dowodowych;
 - 3) przedstawicielami Urzędu Transportu Kolejowego oraz Przewodniczącym i członkami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – w zakresie prowadzenia postępowania.
2. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydem przewodniczącego lub członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego zdarzenia oraz o dokonanych ustaleniach.
3. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydem prowadzi komisja kolejowa.
4. Komisja kolejowa, w razie potrzeby, zwraca się do Straży Ochrony Kolei, Policji lub jednostek służby zdrowia o przeprowadzenie badań ustalających stan trzeźwości osób związanych ze zdarzeniem albo weryfikujących podejrzenie zażycia przez te osoby środków odurzających.

5. Komisja kolejowa w trakcie prowadzenia postępowania jest zobowiązana udostępniać zebrane materiały i dokumenty na żądanie Policji, Prokuraturze oraz sądom; w razie konieczności przekazania materiałów lub dokumentów należy, o ile to możliwe, przekazywać ich uwierzytelnione odpisy lub kopie; w przypadku konieczności przekazania oryginałów, należy uprzednio sporządzić i zachować uwierzytelnione odpisy lub kopie. Przekazanie materiałów i dokumentów odbywa się za protokołem zdawczo-odbiorczym.

ROZDZIAŁ IV BADANIA OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN WYPADKU LUB INCYDENTU

§ 15.

Podjęcie prac przez komisję kolejową

1. Wyznaczona zgodnie z zasadami określonymi w § 11 komisja kolejowa powinna niezwłocznie udać się na miejsce wypadku lub incydentu w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.
2. W uzasadnionych przypadkach, z zastrzeżeniem § 3 ust. 3, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie 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 zdarzenia. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej (lub członek komisji pełniący jego funkcję zgodnie z § 12 ust. 3), powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji oraz właściwego dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury (użytkownika bocznicy kolejowej).
3. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w ust. 2, skład komisji kolejowej może być uzupełniony, na zasadach określonych w § 11, przez kierowników jednostek organizacyjnych właściwych dla miejsca badania wypadku lub incydentu – po uzgodnieniu z przewodniczącym komisji kolejowej zakresu czynności oraz możliwości ich wykonania na stacji postojowej lub stacji docelowej pociągu.
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 § 18 ust. 4.
5. Podejmując decyzje, o których mowa w ust. 4, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
 - 1) skutki i okoliczności wypadku lub incydentu;
 - 2) opinie członków komisji kolejowej;

- 3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydentu oraz
 - 4) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydentu.
6. Kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego, na terenie której odbywa się praca komisji kolejowej, jest zobowiązany udostępnić dla jej potrzeb pomieszczenie oraz niezbędne środki łączności i materiały biurowe.

§ 16.

Czynności komisji kolejowej na miejscu wypadku lub incydentu

1. Na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:
 - 1) ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu;
 - 2) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem wypadku lub incydentu;
 - 3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania wypadku lub incydentu, przez Policję, Straż Ochrony Kolei 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 użytkującego urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy, a także zapisów z systemów telewizji przemysłowej i użytkowej;
 - 9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych;
 - 10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
 - 11) bada stan nawierzchni kolejowej;
 - 12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
 - 13) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów;
 - 14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej lub zarządcy infrastruktury wykonującego przewozy technologiczne dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa Załącznik nr 5.
 3. Komisja kolejowa sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia, stanowiącą załącznik do protokołu oględzin, o którym mowa w § 18.

§ 17.

Szczegółowy zakres badań na miejscu wypadku lub incydentu i ich ocena

1. Komisja kolejowa powinna niezwłocznie, na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, wykonać badania w możliwie największym zakresie, odpowiednim do skutków i okoliczności wypadku lub incydentu.

2. Badając okoliczności wypadku lub incydentu, w zależności od potrzeb, należy dokonać:
- 1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia. Pracowników mających związek z powstałym zdarzeniem należy poddać badaniu na zawartość alkoholu w organizmie oraz, z chwilą uzasadnionego przypuszczenia, środków działających podobnie do alkoholu. W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości u innego pracownika w czasie pracy, również należy poddać go ww. badaniu. Komisja kolejowa ma obowiązek wystąpić do Policji, Straży Ochrony Kolei lub innych uprawnionych służb o przeprowadzenie badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którzy mogli przyczynić się do zaistnienia zdarzenia, podlegają ponadto kontrolnym badaniom lekarskim, które 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 ww. badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt postępowania;
 - 2) sprawdzenia i odczytania zapisów:
 - a) w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, kartach rozrządowych, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, dziennikach pracy dróżników przejazdowych, raportach z jazdy, na taśmach lub innych nośnikach danych z rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
 - b) rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym (w tym rejestratorów obrazu),
 - c) w rejestrach urządzeń przytorowych wykrywających stany awaryjne w pojazdach kolejowych (dsat),
 - d) nagrań rozmów zapisanych przez rejestratory przy urządzeniach łączności radiotelefonicznej oraz łączności przewodowej (zapowiadawczej, strażnicowej),
 - e) urządzeń rejestrujących stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym i czynności dyżurnego ruchu,
 - f) z systemów telewizji przemysłowej i użytkowej.

Komisja kolejowa zleca odczytanie, opisanie i zabezpieczenie zapisów urządzeń rejestrujących (w tym prędkościomierza) przez wyznaczonych przez tę komisję oraz posiadających wymagane kompetencje i niezbędne oprzyrządowanie pracowników podmiotów, które użytkują te urządzenia rejestrujące. Dokumenty i nośniki danych

oraz sporządzone opisy i protokoły istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;

- 3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu, stanu i widoczności sygnałów oraz wskaźników, stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych;
- 4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym;
- 5) sprawdzenia stanu i ustawienia urządzeń radiołączności na pojazdach kolejowych i posterunkach ruchu biorących udział w zdarzeniu;
- 6) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, kłódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania urządzeń shp, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej. W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego zdarzenia mogło być nieprawidłowe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji kolejowej zarządza badanie rozszerzone (w protokole z tych badań należy odnotować rodzaj i klasę dokładności przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary). Szczegółowy zakres czynności i urządzeń podlegających badaniu określono w „Wytucznych badania urządzeń sterowania ruchem po wypadku kolejowym” le-15;
- 7) ustalenia stanu nastawienia lub położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, kranu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza;
- 8) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, ustalenia liczby wagonów z czynnym hamulcem oraz włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego (oraz wyjaśnienia ewentualnej przyczyny niewłączenia), sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, ustalenia miejsca i wyników ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja kolejowa sporządza protokół według wzoru określonego w Załączniku nr 5;
- 9) badania nawierzchni, podtorza i podłoża, w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozjazdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki – stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
- 10) o ile w wyniku zdarzenia tor nie został zniszczony, pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości co najmniej 100 m przed i za miejscem wykolejenia (pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 m na prostych i łukach o promieniu $R > 300$ m, co 2,5 m na łukach o promieniu $R \leq 300$ m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru;
- 11) o 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 łukach o promieniu

$R > 300$ m, co 2,5 m na łukach o promieniu $R \leq 300$ m, oraz na bazie pomiarowej wykolejonego pojazdu kolejowego i wózka pojazdu kolejowego;

12) o ile to możliwe, pomiaru krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m;

13) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru:

a) bezстыkowego – pomiaru przemieszczeń toru w stosunku do punktów stałych, 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.

Jeżeli to możliwe, należy ustalić, jaka była temperatura powietrza i szyn w chwili zaistnienia zdarzenia;

14) w przypadku wykolejenia na rozjeździe, skrzyżowaniu torów w jednym poziomie lub wykolejnicy:

a) opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe, na którym doszło do zdarzenia, położenia zwrotnic sprzężonych, wykolejnic,

b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrozdnic,

c) pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie, oraz badań technicznych określonych w „Instrukcji o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów Id-4” odnoszących się do zespołów lub podzespołów rozjazdu mogących mieć wpływ na zdarzenie,

d) pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w punktach wskazanych w arkuszu rozjazdu dla danego typu rozjazdu oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego, o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej;

15) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego – przy czym:

a) ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, pomiary należy wykonywać w trzech miejscach:

- na miejscu zdarzenia – należy mierzyć wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, w tym: wysokość, grubość i stromość obrzeża, wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni tocznej kół, wielkość ewentualnego wypływu materiału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, a także sprawdzać stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,

- na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania,
 - na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia,
- b) zakres pomiarów powinien być zgodny z „Instrukcją pomiarów geometrycznych zestawów kołowych pojazdów trakcyjnych” i Dokumentacją systemu utrzymania (DSU), a wyniki wpisane do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych. Dla taboru pomocniczego i specjalnego pomiarów należy dokonać analogicznie jak dla innych pojazdów kolejowych, przy wykorzystaniu dokumentacji techniczno-ruchowej pojazdu. W razie potrzeby pojazd trakcyjny należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym;
- 16) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego ze względu na współpracę odbieraków prądu z siecią trakcyjną – przy czym:
- a) w przypadku zdarzeń mających związek z niewłaściwą współpracą odbieraków prądu trakcyjnego z siecią jezdnią, pomiary powinny odbywać się:
 - w miejscu zdarzenia,
 - w hali napraw lokomotyw – w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych, na wniosek przewodniczącego lub członka komisji kolejowej,
 - b) zakres pomiarów powinien być zgodny z obowiązującymi normami oraz dokumentacją systemu utrzymania (DSU) dla danego typu pojazdu kolejowego;
- 17) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w regulacjach wewnętrznych dotyczących utrzymania wagonów, obowiązujących w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego:
- a) wstępnie na miejscu zdarzenia:
 - ustalenia daty i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
 - ustalenia stanu (ew. braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, ciągnącego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
 - pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokości obrzeża, grubości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,
 - ustalenia wielkości płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,
 - b) na torze prostym, wypoziomowanym: sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów usprężynowania,

- c) na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo-kontrolne:
- wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
 - sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
 - pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu, a wózkiem wagonowym,
 - pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
 - pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami;
- 18) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach, pomiaru wysokości zamocowania zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów niewykolejonych nad główką szyny, uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru;
- 19) pomiaru rzeczywistego nacisku powierzchniowego kół pojazdu na szynę, w tym zważenia wagonu z ładunkiem, jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół pojazdu na szynę;
- 20) 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;
- 21) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów – przed zdarzeniem oraz po nim;
- 22) w przypadku zdarzenia na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu – ustalenia:
- a) czy przejazd kolejowo-drogowy lub przejście był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany od strony toru i od strony drogi,
 - b) czy prowadzący pociąg lub pojazd kolejowy podawał wymagane sygnały,
 - c) czy pracownik obsługi przejazdu zamknął na czas rogatki i czy był obecny na stanowisku pracy, w miejscu wyznaczonym regulaminem,
 - d) stanu nawierzchni drogi przed przejazdem, dojazdów do przejazdu i nawierzchni na przejeździe w poziomie szyn,
 - e) czy są zachowane warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
 - f) czy dokonano sprawdzenia warunków widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia na zasadach określonych w § 16 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. ws. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744);

- 23) ustalenia – w razie pożaru w wagonie – na którym miejscu od lokomotywy, wagonu ogrzewczego lub wagonu z samodzielnym ogrzewaniem znajdował się wagon, a także rodzaju wagonu, ładunku, sposobu opakowania i zabezpieczenia ładunku, nadawcy ładunku oraz ewentualnej obecności konwojenta;
- 24) ustalenia – w razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego – odległości od toru, kierunku w którym przemieszczał się pożar (od toru czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru;
- 25) określenia warunków atmosferycznych panujących w czasie zdarzenia;
- 26) w przypadku zdarzeń z towarem niebezpiecznym:
 - a) określenia, czy ciśnieniowe urządzenia transportowe odpowiadają określonym w Regulaminie RID wymaganiom technicznym,
 - b) sprawdzenia prawidłowości 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 do rodzaju przewożonego towaru,
 - e) wizualnej oceny stanu technicznego opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów,
 - f) sprawdzenia dokumentacji wymaganej przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych.
3. W przypadku wykolejenia komisja kolejowa przeprowadza ocenę stanu technicznego infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych. Oceny takiej należy dokonać w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wykolejeniu, w momencie zdarzenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem zdarzenia.
4. Przedstawiciel zarządcy infrastruktury, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca zdarzenia.
5. Na szkicu, o którym mowa w ust. 4, należy wskazać kilometraż oraz dane istotne dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu – w szczególności układ i numery torów w rejonie zdarzenia oraz usytuowanie, oznaczenie i położenie: sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, budynków nastawni i innych posterunków technicznych, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
6. Pracownicy dokonujący pomiarów pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić, przy udziale komisji kolejowej, szkice zawierające wyniki tych pomiarów.

7. Jeżeli wypadek lub incydent został spowodowany urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęgu, osi, wideł maźniczych itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu), należy wykonać fotografię, szkic przekroju urwanej, złamanej lub pękniętej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru uszkodzenia oraz struktury materiału.
8. Jeżeli istnieje uzasadnione przypuszczenie, że wypadek lub incydent został spowodowany niewłaściwym załadowaniem lub nieprawidłowym umocowaniem przesyłki, należy wykonać fotografię, szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym polegały nieprawidłowości, np.:
 - 1) przy stwierdzeniu nierównomiernego rozmieszczenia ładunku na wagonie należy dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń;
 - 2) przy stwierdzeniu niewłaściwego zabezpieczenia ładunku należy wykazać niewłaściwość zastosowanych środków do zabezpieczenia ładunku (np. drut o średnicy 3 mm zamiast 6 mm, podkładki okrągłe zamiast prostokątnych lub kwadratowych, wiązadła z drutu złożone z nieparzystej zamiast parzystej liczby nitek, 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.

§ 18.

Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, komisja kolejowa sporządza:
 - 1) „Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu kolejowego” według wzoru określonego w Załączniku nr 6 lub „Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu” według wzoru określonego w Załączniku nr 7,
 - 2) pisemną ocenę wyników wykonanych badań.
2. Jeżeli komisja kolejowa na etapie oględzin miejsca wypadku lub incydentu nie mogła wstępnie ustalić przyczyn zdarzenia, w protokołach, o których mowa w ust. 1, w części dotyczącej przyczyny bezpośredniej należy wpisać „Przyczyna ustalana”.
3. W protokołach, o których mowa w ust. 1, powinni być wskazani wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu, którzy reprezentują podmioty w nim uczestniczące i wykonują prace na jego miejscu.
4. W protokołach, o których mowa w ust. 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub

incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.

5. Do protokołów oględzin, o których mowa w ust. 1, załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.

§ 19.

Wstępna analiza wypadku

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

§ 20.

Badania szczegółowe, ekspertyzy i inne czynności w toku postępowania

1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku lub incydencie badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej.
2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
3. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań, przy czym:
 - 1) wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej, bądź zarządca infrastruktury kolejowej (użytkownik bocznic kolejowej) w miejscu zdarzenia, jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej;

- 2) ekspertyzy wykonują jednostki posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu, w szczególności jednostki notyfikowane lub jednostki organizacyjne wykonujące działalność, o której mowa w art. 22g ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1297 z późn. zm.).
4. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub miejscem, o którym mowa w § 15 ust. 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.
5. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której są zatrudnieni, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
6. W razie potrzeby komisja kolejowa powinna dokonać:
 - 1) wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu wypadku lub incydentu, przy uwzględnieniu warunków terenowych, w jakich miało miejsce zdarzenie, przy czym:
 - a) wizję lokalną należy przeprowadzać w warunkach zbliżonych do tych, w których powstało zdarzenie, uwzględniając porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie pojazdów kolejowych itp.,
 - b) przy dokonywaniu wizji lokalnej, oględzin urządzeń oraz przeprowadzaniu niektórych prób, zaleca się używać kamery lub aparatu fotograficznego;
 - 2) prób lub doświadczeń potrzebnych do wyjaśnienia niektórych okoliczności istotnych dla sprawy. Czynności te mogą być zlecone innym osobom, zwłaszcza jeżeli wymagają one odpowiednich kwalifikacji.
7. Z wykonanych czynności, o których mowa w ust. 6, powinny być sporządzone protokoły ustalające wyniki wykonanych czynności, a więc stwierdzenie stanu faktycznego oraz wnioski dotyczące wpływu tego stanu na zdarzenie, a także inne spostrzeżenia i uwagi.

ROZDZIAŁ V

USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA

§ 21.

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.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określają tabele I i II w Załączniku nr 8.

§ 22.

Rodzaje przyczyn

1. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:
 - 1) przyczynę pierwotną – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania zdarzenia;
 - 2) przyczyny bezpośrednie – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania zdarzenia;
 - 3) przyczyny pośrednie – pozostające w związku przyczynowym ze zdarzeniem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
 - 4) przyczyny systemowe – związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.
2. Podczas ustalania przyczyn wypadku lub incydentu należy uwzględnić w szczególności:
 - 1) zapisy w instrukcjach i regulaminach;
 - 2) niewłaściwe metody pracy;
 - 3) nieprawidłowości organizacyjne, niedostateczny nadzór;
 - 4) nienależyte utrzymanie infrastruktury;
 - 5) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych;
 - 6) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe;
 - 7) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminów – skutek ich nieznamomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, spożycia alkoholu, przemęczenia itp.);
 - 8) nieodpowiednie dla danego stanowiska cechy osobowe pracownika (stan intelektualny, cechy charakteru, niewydolność fizyczną lub psychiczną itp.);
 - 9) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez pasażerów (np. wskakiwanie do jadącego pociągu lub wyskakiwanie z niego);
 - 10) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby nieuprawnione, użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i inne osoby, np. przebywanie lub chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi podczas zbliżania się do przejazdu lub przejścia itp.;

- 11) uchybienia polegające na nieprawidłowym załadunku, niewłaściwym opakowaniu lub umocowaniu ładunku;
- 12) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska;
- 13) złą wolę (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa);
- 14) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry itp.);
- 15) nagły zgon.

§ 23.

Wnioski zapobiegawcze

1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 21 i § 22, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.
2. Wnioski zapobiegawcze wypracowuje się przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych. W zależności od ustaleń komisji kolejowej co do przyczyn wypadku lub incydentu, należy je formułować m.in. w zakresie:
 - 1) propozycji zmian w obowiązujących regulacjach prawnych lub przepisach wewnętrznych;
 - 2) zmian w systemie organizacji pracy, technologii utrzymania itp.;
 - 3) zmian w systemie nadzoru lub intensyfikacji nadzoru;
 - 4) zmian w systemie szkoleń;
 - 5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych ze zdarzeniem;
 - 6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach zdarzenia;
 - 7) działań na rzecz rozwoju kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród pracowników;
 - 8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w regulaminach i instrukcjach;
 - 9) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej;
 - 10) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych;
 - 11) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych;
 - 12) propozycji niezbędnych napraw lub inwestycji.
3. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

4. Na podstawie analizy akt postępowania Dyrektor Biura Bezpieczeństwa ma prawo rozszerzyć wnioski zapobiegawcze dotyczące PKP PLK S.A., w tym jednostek organizacyjnych Spółki.

§ 24.

Szacowanie strat

1. Komisja kolejowa na podstawie dostarczonych dokumentów rejestruje i szacuje straty powstałe w wyniku zdarzenia, w tym z tytułu:
 - 1) kosztów akcji ratowniczej;
 - 2) wymiany lub naprawy infrastruktury kolejowej;
 - 3) wymiany lub naprawy pojazdów kolejowych;
 - 4) rekompensat dla osób poszkodowanych;
 - 5) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności osób, które poniosły straty w zdarzeniu;
 - 6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu;
 - 7) kosztów działań zapobiegawczych i naprawczych dotyczących bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku;
 - 8) kosztów opóźnień, zakłóceń, objazdów i komunikacji zastępczej, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych;
 - 9) kosztów badań i ekspertyz dokonywanych w trakcie postępowania.
2. Jednostki organizacyjne podmiotów biorących udział w transporcie kolejowym są zobowiązane do przedstawienia, najpóźniej w ciągu 15 dni po dniu zdarzenia, dokumentów określających rodzaj i szacunkową wysokość strat związanych ze zdarzeniem.
3. Komisja kolejowa ma prawo zwrócić się do osób trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w wyniku zdarzenia straty.

§ 25.

Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa Załącznik nr 9.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, odnotowując datę złożenia podpisu; numer protokołu nadaje przewodniczący komisji.
3. Komisja kolejowa przekazuje kopię protokołu ustaleń końcowych:
 - 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych i zaleceń – niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków

Kolejowych oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;

- 3) właściwej miejscowo (powiatowej, miejskiej lub rejonowej) komendzie Policji – jeżeli zachodzi taka konieczność;
 - 4) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej – jeżeli zachodzi taka konieczność.
4. W przypadku konieczności uzupełnienia lub dokonania korekty w sporządzonym wcześniej protokole ustaleń końcowych należy sporządzić protokół uzupełniający do protokołu ustaleń końcowych.
 5. Protokół uzupełniający do protokołu ustaleń końcowych musi zawierać, oprócz treści wprowadzanego uzupełnienia lub korekty, uzasadnienie (powód) ich dokonywania, a także datę sporządzenia i podpisy osób, które uczestniczyły w komisji kolejowej prowadzącej dane postępowanie.
 6. Kopię protokołu uzupełniającego należy przekazać wszystkim osobom, organom i podmiotom (jednostkom organizacyjnym), które otrzymały kopie protokołu ustaleń końcowych – zgodnie z ust. 3.

§ 26.

Postępowanie w sprawach spornych

1. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach, o których mowa w § 13 ust. 5, § 16 ust. 2, § 18 ust. 1 pkt 1 oraz § 25 ust. 1.
2. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
3. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyn wypadku lub incydentu, przewodniczący komisji kolejowej informuje o tym pisemnie, przed upływem terminu na zakończenie postępowania, nadzorującego postępowanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wystąpić z wnioskiem do Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych o przeprowadzenie postępowania w sprawie wypadku lub incydentu.
5. Jeżeli w okolicznościach wskazanych w ust. 3 i 4 Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych podejmie decyzję o przeprowadzeniu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, to PKBWK prowadzi postępowanie według obowiązujących ją zasad, z wyłączeniem komisji kolejowej.

§ 27.

Termin zakończenia postępowania

1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.
2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
3. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek (pisemny) przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
4. O przedłużeniu terminu zakończenia postępowania przewodniczący komisji kolejowej zobowiązany jest powiadomić Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych oraz właściwy terenowo Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego.

ROZDZIAŁ VI

CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA

§ 28.

Akta postępowania

1. Do akt postępowania należy włączyć:
 - 1) zawiadomienie o zdarzeniu (wg wzoru z Załącznika nr 2);
 - 2) protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu (wg wzoru z Załącznika nr 6 albo Załącznika nr 7);
 - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami dokonanych pomiarów (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku);
 - 4) opisy stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru;
 - 5) protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym (wg wzoru z Załącznika nr 5);
 - 6) protokoły z wysłuchań pracowników i innych osób (wg wzoru z Załącznika nr 4);
 - 7) protokoły dokonanych konfrontacji, wizji lokalnych, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz;
 - 8) plany działań komisji kolejowej;
 - 9) dokumenty mające istotne znaczenie dla danego wypadku lub incydentu (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca, taśmy lub inne nośniki danych z prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagranie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.);
 - 10) wyciągi lub kopie z dokumentów: dzienników ruchu, książek ostrzeżeń doraźnych (wydruki z systemu SERWO), książek kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym, dzienników oględzin rozjazdów itp.;

- 11) odpis lub kopię metryki przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia;
 - 12) wyniki badań i ekspertyz, opinie biegłych rzeczoznawców, instytutów badawczych, jednostek naukowych itp.;
 - 13) kosztorysy strat spowodowanych zdarzeniem (jeżeli w czasie sporządzania „Protokołu ustaleń końcowych” ustalenie dokładnych kwot nie jest możliwe, należy podać je szacunkowo, z zaznaczeniem, że jest to kosztorys szacunkowy);
 - 14) „Protokół ustaleń końcowych” (wg wzoru z Załącznika nr 9);
 - 15) zawiadomienia o realizacji zaleceń i wniosków zapobiegawczych, względnie informacje o podjęciu właściwych działań celem wykonania zaleceń i wniosków, których realizacja wymaga dłuższego czasu;
 - 16) decyzje administracyjne, jeżeli były wydane w związku ze zdarzeniem, i dokumenty niezbędne do ich uzyskania.
2. Do akt postępowania powinno się załączać tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem; należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości druków i w miarę możliwości należy je redukować, wykonując potrzebne wyciągi i zestawienia.
 3. Po zakończeniu postępowania zgromadzone materiały należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować, przy czym:
 - 1) akta powinny być zszyte, zawierać spis treści i posiadać stronę tytułową według wzoru określonego w Załączniku nr 10;
 - 2) akta o dużej objętości należy zszyć w tomy oznaczone kolejnymi numerami, z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby;
 - 3) akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej, zgodnie z odrębnymi przepisami o archiwizowaniu;
 - 4) w jednostkach organizacyjnych PKP PLK S.A. akta przechowuje komórka organizacyjna odpowiedzialna za prowadzenie bazy WiW; pracownik, który przewodniczył komisji kolejowej, przekazuje akta tej komórce w sposób udokumentowany.
 4. W przypadku konieczności przekazania akt postępowania do innej jednostki organizacyjnej PKP PLK S.A., jednostki organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w postępowaniu w sprawie wypadku lub incydentu, bądź organom ścigania lub sądowiczym, jednostka organizacyjna, która przekazuje akta, powinna pozostawić u siebie oryginały dokumentów, a przekazać uwierzytelnione odpisy lub kopie; jedynie w uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest przekazanie oryginałów, a pozostawienie uwierzytelnionych odpisów lub kopii dokumentów z odnotowaną datą przekazania akt i wskazaniem odbiorcy.

§ 29.

Wykonanie wniosków zapobiegawczych

1. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:
 - 1) natychmiast – jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
 - 2) w ciągu 14 dni kalendarzowych od dnia podpisania przez komisję kolejową „Protokołu ustaleń końcowych” – w pozostałych przypadkach.
2. Jeżeli wykonanie wniosków wymaga dłuższego czasu niż określony w ust. 1 pkt 2, to w ciągu 14 dni Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych lub kierownik jednostki organizacyjnej innego przedsiębiorstwa kolejowego winien wydać decyzję o wyznaczeniu nowego terminu ich realizacji.
3. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych oraz kierownicy jednostek organizacyjnych przedsiębiorstw kolejowych odpowiadają za realizację wniosków zapobiegawczych.
4. W przypadku uzasadnionych wątpliwości odnośnie zasadności, efektywności lub możliwości wdrożenia skierowanego do PKP PLK S.A. wniosku zapobiegawczego sformułowanego w „Protokole ustaleń końcowych”, Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w ciągu 14 dni kalendarzowych od dnia podpisania przez komisję kolejową „Protokołu ustaleń końcowych” może wystąpić pisemnie do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa o uzyskanie zgody na odstąpienie od realizacji tego wniosku lub zmianę jego zakresu (przedmiotowego, terytorialnego itp.).
5. Dyrektor Biura Bezpieczeństwa niezwłocznie rozpatruje wystąpienie Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych, o którym mowa w ust. 4, a następnie:
 - 1) w przypadku akceptacji (w całości lub z uwagami) stanowiska Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych – występuje o stosowną zgodę do nadzorującego postępowanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, lub
 - 2) odrzuca wniosek Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych, utrzymując tym samym w mocy zapisy zawarte w „Protokole ustaleń końcowych”.
6. Prawo do wystąpienia, w uzasadnionych przypadkach, do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o zgodę na odstąpienie od realizacji wniosku zapobiegawczego sformułowanego w „Protokole ustaleń końcowych” lub zmianę jego zakresu (przedmiotowego, terytorialnego itp.) przysługuje również upoważnionym przedstawicielom przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych (wyłącznie w zakresie wniosków skierowanych do danego przedsiębiorstwa).
7. Dyrektorzy zakładów linii kolejowych, w terminie do dnia 1 marca roku następującego po roku sprawozdawczym, przesyłają do Biura Bezpieczeństwa „Roczne sprawozdania z realizacji zaleceń i rekomendacji wydanych przez Przewodniczącą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz zaleceń i wniosków ujętych w protokołach ustaleń końcowych”, które zawierają informacje o podjętych działaniach zmierzających do wykonania wszystkich wydanych zaleceń, rekomendacji i wniosków oraz o statusie ich realizacji.

8. Na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 7, Biuro Bezpieczeństwa sporządza zbiorczą informację o realizacji zaleceń i rekomendacji wydanych przez Przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz zaleceń i wniosków ujętych w protokołach ustaleń końcowych, a także podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń, rekomendacji i wniosków, która – zgodnie z wymogami określonymi w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – w terminie do dnia 1 kwietnia roku następującego po roku sprawozdawczym przedkładana jest Przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

§ 30.

Ustalanie strat

1. Ostateczne ustalenie powstałych w wyniku zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu) strat i odpowiedzialności za nie należy do zespołu powołanego przez Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca zdarzenia albo, jeżeli PKP PLK S.A. nie jest stroną tego postępowania, przez kierownika innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, której pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu, bądź której infrastruktura ma z nim związek.
2. W skład zespołu, o którym mowa w ust. 1, wchodzi upoważnieni przedstawiciele właściwego terytorialnie zakładu linii kolejowych oraz innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i okoliczności zdarzenia, lub innego podmiotu mającego związek z zaistniałym zdarzeniem. Do zespołu mogą być powołane osoby, które brały udział w pracach komisji kolejowej.
3. W uzasadnionych przypadkach, gdy może nastąpić przekroczenie udziałów własnych (franszyz redukcyjnych) zawartych w umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej PKP PLK S.A., do składu zespołu, o którym mowa w ust. 1, mogą być powołani reprezentanci ubezpieczyciela, rzeczoznawcy oraz pracownicy właściwej merytorycznie komórki Centrali PKP PLK S.A.
4. W przypadku zdarzenia związanego z poważną awarią, szkodą w środowisku lub bezpośrednim zagrożeniem szkodą w środowisku, w pracach zespołu, o którym mowa w ust. 1, dodatkowo bierze udział pracownik ds. ochrony środowiska właściwego dla miejsca zdarzenia zakładu linii kolejowych.
5. Podstawę prac zespołu stanowi protokół ustaleń końcowych lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
6. Roszczeń z tytułu zdarzeń niezawinionych przez PKP PLK S.A. zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

ROZDZIAŁ VII SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE

§ 31.

Zgłoszenie wydarzenia kolejowego

1. Pracownik kolejowy, który zauważył jakiegokolwiek 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.

§ 32.

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 w zakładzie linii kolejowych Pogotowie Ratunkowe, Państwową Straż Pożarną, Policję, Straż Ochrony Kolei oraz inne służby ratowniczo-techniczne – stosownie do potrzeb;
 - 2) zgłosić niezwłocznie wydarzenie właściwemu dyspozytorowi liniowemu, wyznaczonemu naczelnikowi sekcji eksploatacji oraz dyspozytorowi w zakładzie linii kolejowych; zgłoszenia należy odnotować w Dzienniku telefonicznym (R-138);
 - 3) powiadomić prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe o przyczynie i przewidywanym czasie postoju.
2. Dyspozytor w zakładzie linii kolejowych, któremu zgłoszono wydarzenie kolejowe, jest zobowiązany dokonać wstępnej identyfikacji wydarzenia zgodnie z metodyką przedstawioną w § 2 ust. 28.
3. W przypadku stwierdzenia, że zgłoszone wydarzenie kolejowe nosi znamiona poważnego wypadku, wypadku lub incydentu, dyspozytor w zakładzie linii kolejowych obowiązany jest postępować dalej zgodnie z zapisami § 4 ust. 2.
4. W przypadku stwierdzenia, że zgłoszone wydarzenie kolejowe nie nosi znamion poważnego wypadku, wypadku ani incydentu, dyspozytor w zakładzie linii kolejowych 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 wyznaczonym naczelnikiem sekcji eksploatacji oraz dyspozytorami innych jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tym wydarzeniu, ocenić, czy spełnia ono kryteria sytuacji potencjalnie niebezpiecznej określone w § 2 ust. 23 oraz § 33.
- 4) jeżeli wydarzenie uznano za sytuację potencjalnie niebezpieczną – powiadomić o niej dyżurującego Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych lub wskazanego przez niego pracownika;
- 5) zarejestrować wydarzenie (dotyczy wszystkich wydarzeń kolejowych) w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE);
- 6) dokonać w prowadzonej dokumentacji stosownych zapisów potwierdzających przyjęcie i przekazanie zainteresowanym stronom informacji dotyczących zaistniałego wydarzenia.

§ 33.

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 kategorii zawiera tabela III Załącznika nr 8.

§ 34.

Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. W przypadku zakwalifikowania zaistniałego wydarzenia kolejowego do sytuacji potencjalnie niebezpiecznych (§ 32 ust. 4 pkt 3), dyspozytor w zakładzie linii kolejowych w uzgodnieniu z wyznaczonym naczelnikiem sekcji eksploatacji podejmuje decyzję:
 - 1) w przypadku, gdy przyczyna powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej jest znana i nie budzi wątpliwości, a obowiązujące instrukcje PKP PLK S.A. 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 PKP PLK S.A., dyspozytor zgłasza ten fakt dyżurującemu Dyrektorowi Zakładu Linii Kolejowych, który zarządza wszczęcie jednoosobowego lub komisyjnego postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, określając pisemnie:
 - a) szczebel, na którym prowadzone ma być postępowanie (sekcja eksploatacji lub zakład linii kolejowych),
 - b) przedstawiciela PKP PLK S.A. prowadzącego postępowanie jednoosobowo lub członków komisji badającej sytuację potencjalnie niebezpieczną z ramienia PKP PLK S.A. oraz przewodniczącego tej komisji, którym może być przedstawiciel PKP PLK S.A. lub innej jednostki organizacyjnej (podmiotu) biorącej udział w transporcie kolejowym,
 - c) 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 Zakładu Linii Kolejowych 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 kolejną 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 ust. 4, powinna zawierać:
 - 1) datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 2) skład komisji (ze wskazaniem przewodniczącego) lub imię, nazwisko i stanowisko osoby prowadzącej postępowanie;
 - 3) krótki opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 4) prawdopodobną lub ustaloną przyczynę i kategorię sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 5) warunki zewnętrzne, w tym warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej (temperatura, opady, zjawiska oszronienia lub oblodzenia itp.);
 - 6) określenie dalszego postępowania;
 - 7) wstępne ustalenie strat;
 - 8) datę i podpisy komisji.
6. W przypadku wątpliwości dotyczących kwalifikacji sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub zmiany kwalifikacji z sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na zdarzenie, ostateczną decyzję podejmuje przewodniczący komisji w porozumieniu z właściwym terenowo Inspektorem Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego.

§ 35.

Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu każdego postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej należy sporządzić „Sprawozdanie końcowe”, którego oryginał, niezależnie od szczebla i składu komisji, należy przekazać do właściwego terytorialnie zakładu linii kolejowych celem dalszego wykorzystania lub archiwizacji (sprawozdania przechowuje komórka organizacyjna odpowiedzialna za prowadzenie bazy WiW).

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 prowadzony w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) 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.

§ 36.

Ustalenie strat

1. Ostateczne ustalenie powstałych w wyniku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej strat oraz, w razie potrzeby, odpowiedzialności za nie należy do zespołu powołanego przez Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznej albo przez kierownika innej jednostki organizacyjnej (podmiotu) biorącej udział w transporcie kolejowym, której pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – jeżeli PKP PLK S.A. nie jest stroną tego postępowania.
2. W skład zespołu, o którym mowa w ust. 1, stosownie do potrzeb wchodzi upoważnieni przedstawiciele PKP PLK S.A. 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 (franszyz redukcyjnych) zawartych w umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej PKP PLK S.A., do składu zespołu, o którym mowa w ust. 1, mogą być powołani reprezentanci ubezpieczyciela, rzeczoznawcy oraz pracownicy właściwej merytorycznie komórki Centrali PKP PLK S.A.
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 PKP PLK S.A. 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 PKP PLK S.A. zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

ROZDZIAŁ VIII STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYCZNA

§ 37.

Rejestracja zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych dla celów statystycznych

1. Każde zdarzenie lub sytuacja potencjalnie niebezpieczna zaistniała na obszarze sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. musi zostać zarejestrowana przez pracowników do tego zobowiązanych, niezwłocznie po otrzymaniu przez nich zgłoszenia o jej zaistnieniu.
2. Każdy zakład linii kolejowych i jego sekcje eksploatacji prowadzą „Rejestr zdarzeń” według wzoru określonego w Załączniku nr 11, w którym rejestrowane są wszystkie zgłoszone zdarzenia, a także samobójstwa i próby samobójcze.

§ 38.

Statystyka zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

1. Prowadzenie statystyki zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych zaistniałych na drogach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. jest niezbędne w celu planowania i monitorowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikających z ustanowionego w Spółce Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji kontrolnych i statystycznych.
2. Statystyka poważnych wypadków, wypadków i incydentów prowadzona jest przez PKP PLK S.A. w formie elektronicznej, w bazie Wypadki i Wydarzenia (WiW), nad którą nadzór merytoryczny sprawuje Biuro Bezpieczeństwa.
3. Dane i informacje o zdarzeniach wprowadzają do bazy WiW wyznaczeni pracownicy zakładów linii kolejowych.
4. Poza danymi i informacjami o zdarzeniu, w bazie WiW należy obowiązkowo zamieszczać następujące dokumenty elektroniczne (skany):
 - 1) zawiadomienie o zdarzeniu (oraz zawiadomienia uzupełniające, jeżeli były nadawane);
 - 2) potwierdzenia nadania zawiadomienia do wszystkich adresatów;

- 3) protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu;
- 4) szkic miejsca wypadku lub incydentu, jeżeli został sporządzony;
- 5) protokół ustaleń końcowych (oraz protokół uzupełniający, jeżeli był sporządzony) / raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- 6) wystąpienia do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o przedłużenie terminu postępowania oraz udzielone odpowiedzi (jeżeli dotyczy);
- 7) dokumenty dotyczące realizacji wniosków zapobiegawczych wdrażanych przez PKP PLK S.A. (a także przez podmioty zewnętrzne – jeżeli takie dokumenty są dostępne);
- 8) dokumentacja, na podstawie której dokonano zmiany kategorii zdarzenia (notatki ze spotkań z przedstawicielami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych lub Urzędu Transportu Kolejowego, pisma z Policji / Prokuratury itp.),

a także, opcjonalnie: kierowane do PKP PLK S.A. (lub przekazywane do wiadomości) wystąpienia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych lub pomiotów zewnętrznych (w tym przewoźników) w sprawach dotyczących zdarzenia, wyniki badań i ekspertyz wykonanych w związku ze zdarzeniem itp.

5. Na potrzeby organów PKP PLK S.A. oraz organów zewnętrznych Biuro Bezpieczeństwa sporządza comiesięczną informację statystyczną o zdarzeniach zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A., w terminie 20 dni po okresie sprawozdawczym.
6. Sytuacje potencjalnie niebezpieczne i inne wydarzenia kolejowe rejestrowane są w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE).
7. Kierownicy zakładów linii kolejowych oraz sekcji eksploatacji zobowiązani są do dokonywania bieżącej analizy zarejestrowanych w aplikacji SEPE wydarzeń kolejowych, w szczególności sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, pod kątem występujących na obszarze jednostki / komórki organizacyjnej zagrożeń i zakłóceń eksploatacyjnych.
8. Informacje zbiorcze o występujących wydarzeniach kolejowych, w szczególności sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych, należy omawiać na naradach poświęconych zapobieganiu zdarzeniom (§ 44).

§ 39.

Wskaźniki bezpieczeństwa. Raport w sprawie bezpieczeństwa

1. W celu dokonywania bieżącej i okresowej oceny osiąganego poziomu bezpieczeństwa oraz monitorowania rozwoju bezpieczeństwa ruchu kolejowego, należy stosować wskaźniki bezpieczeństwa zawarte w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w szczególności wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI).
2. Koordynator ds. SMS w zakładzie linii kolejowych organizuje i nadzoruje bieżącą rejestrację zdarzeń poprzedzających wypadki (z uwzględnieniem zarówno tych

skutkujących, jak i nieskutkujących zdarzeniami kolejowymi), tj. złamań szyn, odkształceń lub innych przesunięć torów, defektów sygnalizacji, przypadków minięcia sygnału informującego o niebezpieczeństwie oraz pęknięć kół i pęknięć osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych (zgodnie z definicjami podanymi w § 2 ust. 16 - 22).

3. W terminie do dnia 1 marca roku następującego po roku sprawozdawczym Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych przekazuje do właściwego terenowo Inspektoratu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego roczny „Raport w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Zakładzie Linii Kolejowych w (...) za rok (...)” opracowany według wytycznych Biura Bezpieczeństwa ustalonych odrębnym trybem, a następnie podaje go do wiadomości pracownikom zakładu oraz współpracującym przedsiębiorstwom kolejowym.
4. Zgodnie z art. 17a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, PKP PLK S.A. opracowuje „Raport w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A. za rok (...)” dla potrzeb Urzędu Transportu Kolejowego, który obejmuje swym zakresem:
 - 1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa;
 - 2) przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
 - 3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei;
 - 4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.
5. Raport, o którym mowa w ust. 4, opracowuje Biuro Bezpieczeństwa na podstawie raportów w sprawie bezpieczeństwa przekazanych przez dyrektorów zakładów linii kolejowych oraz przyjętego przez Zarząd PKP PLK S.A. „Raportu o bezpieczeństwie na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, o którym mowa w § 40, z uwzględnieniem wytycznych wydanych przez Urząd Transportu Kolejowego.

§ 40.

Roczny raport o bezpieczeństwie na sieci PKP PLK S.A.

1. Biuro Bezpieczeństwa, w terminie do dnia 31 marca roku następującego po roku sprawozdawczym, opracowuje i przedkłada Zarządowi PKP PLK S.A. „Raport o bezpieczeństwie na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w roku (...)”.
2. Raport, o którym mowa w ust. 1, składa się z następujących części:
 - 1) statystyka zdarzeń kolejowych;
 - 2) analiza przyczyn zdarzeń;
 - 3) działania podejmowane przez PKP PLK S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. Przyjęty przez Zarząd PKP PLK S.A. „Raport o bezpieczeństwie na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w roku (...)” stanowi podstawę opracowania „Raportu w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A. za rok (...)”, o którym mowa w § 39.

ROZDZIAŁ IX ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM

§ 41.

Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom

1. Dla zachowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei należy stosować procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz w pełni przestrzegać zasad i warunków bezpieczeństwa ruchu kolejowego zawartych w prawie krajowym i UE, w szczególności dotyczących:
 - 1) zatrudniania na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego pracowników posiadających właściwe uprawnienia do wykonywania tych czynności;
 - 2) posiadania aktualnych regulacji wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;
 - 3) właściwego utrzymania dopuszczonych do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych;
 - 4) eksploataowania wyłącznie pojazdów kolejowych posiadających aktualne świadectwa sprawności technicznej oraz inne wymagane prawem dokumenty.
2. Każdy pracownik kolejowy jest zobowiązany stosować regulacje wewnętrzne (w tym procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem) w przewidzianym dla jego stanowiska zakresie, przestrzegać regulaminów i instrukcji stanowiskowych oraz reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do zdarzenia.
3. Kierownicy jednostek i komórek organizacyjnych PKP PLK S.A. odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na zarządzanym obszarze oraz są zobowiązani do wdrażania działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.
4. Biuro Bezpieczeństwa prowadzi kontrole w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz audyt wewnętrzny Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) – zgodnie z właściwą procedurą SMS.

§ 42.

Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i pracowników nadzoru

1. Szczególne obowiązki w PKP PLK S.A. w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego mają pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którymi są:
 - 1) dyrektorzy zakładów linii kolejowych i ich zastępcy;
 - 2) naczelnicy sekcji eksploatacji, ich zastępcy i zawiadowcy;
 - 3) naczelnicy działów: technicznych, eksploatacji oraz kontroli i instruktażu w zakładach linii kolejowych;
 - 4) kontrolerzy.

2. Kierownicy jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. oraz pozostali pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w PKP PLK S.A. odpowiedzialni są w szczególności za:
 - 1) zapewnienie właściwego stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
 - 2) zapewnienie właściwego stanu eksploatowanych pojazdów kolejowych;
 - 3) właściwe przygotowanie i organizację stanowisk pracy;
 - 4) zapewnienie właściwego wykonywania obowiązków pracowniczych;
 - 5) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego wymaganych kwalifikacji i warunków psychofizycznych;
 - 6) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego znajomości obowiązujących przepisów, wymogów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), regulaminów i instrukcji stanowiskowych – poprzez prowadzenie szkoleń i pouczeń okresowych oraz egzaminów przewidzianych odrębnymi przepisami;
 - 7) przeprowadzanie kontroli wewnętrznej w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego zgodnie z postanowieniami „Instrukcji kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego lk-2”;
 - 8) wdrożenie wniosków zapobiegawczych ustalonych przez komisje kolejowe.
3. Kierownicy jednostek organizacyjnych oraz pozostali pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w PKP PLK S.A. mają obowiązek ujawniania i usuwania nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
4. Instruktorzy poszczególnych branż prowadzą pouczenia według odrębnych uregulowań. W razie stwierdzenia podczas wykonywania obowiązków służbowych zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, instruktorzy są zobowiązani do powiadomienia o tym fakcie Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych.
5. Kierownicy jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. zobowiązani są do zapewnienia kontroli wewnętrznej każdego stanowiska pracy bezpośrednio związanego z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego (w rozumieniu obowiązujących przepisów prawa) oraz prowadzeniem wszystkich rodzajów pojazdów kolejowych, a także do podejmowania innych działań zmierzających do ograniczenia zagrożeń związanych z czynnikiem ludzkim.
6. Częstotliwość kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego dokonywanych na szczeblu jednostki organizacyjnej określa Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego danej jednostki organizacyjnej, opracowany na podstawie „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A.” sporządzonego przez Biuro Bezpieczeństwa w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

7. Pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego są zobowiązani do opracowywania własnych planów kontroli stanowisk pracy i posterunków technicznych zgodnie z wytycznymi kierownika jednostki organizacyjnej oraz postanowieniami „Instrukcji kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego Ik-2”.
8. Zasady sporządzania i przekazywania dokumentów pokontrolnych reguluje „Instrukcja kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego Ik-2”.
9. W przypadku stwierdzenia niewłaściwego wykonywania obowiązków lub zaniedbań w pracy, które spowodowały zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pracownikowi należy powierzyć pracę inną niż dotychczasowa, niezwiązaną z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego ani prowadzeniem pojazdów kolejowych.
10. Po zakończeniu przez komisję kolejową lub PKBWK postępowania w sprawie zdarzenia i otrzymaniu protokołu ustaleń końcowych lub raportu PKBWK, z którego może wynikać ewentualna odpowiedzialność pracownika PKP PLK S.A. za spowodowanie zdarzenia lub przyczynienie się do jego zaistnienia, kierownik jednostki organizacyjnej wdraża postępowanie wyjaśniające zgodnie z „Instrukcją o zasadach postępowania w przypadku naruszenia obowiązków pracowniczych przez pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ia-3” (o ile nie zostało ono wdrożone na wcześniejszym etapie postępowania w sprawie zdarzenia). Informację o wdrożeniu postępowania wyjaśniającego i jego wynikach należy dołączyć do akt postępowania w sprawie zdarzenia.
11. W przypadku podjęcia decyzji o odsunięciu pracownika od wykonywania dotychczasowych czynności, należy wskazać i uzasadnić popełnione przez niego nieprawidłowości, ze wskazaniem postanowień przepisów, instrukcji, regulaminów itp., które pracownik naruszył.
12. Decyzję o ponownym dopuszczeniu pracownika do wykonywania czynności bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych może podjąć kierownik jednostki organizacyjnej zatrudniającej pracownika, po uzyskaniu przez niego pozytywnego wyniku z egzaminu weryfikacyjnego, autoryzacji oraz badań lekarskich i psychologicznych (warunki te muszą być spełnione łącznie).
13. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych organizuje w razie potrzeby szkolenie lub instruktaż dla osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowych, zatrudnionych w podległej mu jednostce organizacyjnej, na które w miarę możliwości zaprasza przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego oraz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

§ 43.

Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego

1. Biuro Bezpieczeństwa, zgodnie z właściwą procedurą Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), opracowuje corocznie, w terminie do dnia 30 listopada bieżącego roku „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A. na rok (...)” na rok następny.
2. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego opracowywany jest w oparciu o prowadzone w PKP PLK S.A. analizy ryzyka oraz realizowany proces bieżącego monitorowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. Zasadniczym celem Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest realizacja priorytetowych celów bezpieczeństwa, określanych przez Zarząd PKP PLK S.A. w drodze uchwały. Wdrożenie i realizacja Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego ma również na celu zapobieganie występowaniu ryzyka na poziomie niedopuszczalnym.
4. „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A. na rok (...)” jest dokumentem określającym w szczególności:
 - 1) inicjatywy doskonalenia oraz priorytety monitorowania – przyporządkowane do poszczególnych priorytetowych celów bezpieczeństwa PKP PLK S.A. na dany rok;
 - 2) ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego działania o charakterze:
 - a) technicznym, organizacyjnym, pracowniczym – przyporządkowane do poszczególnych inicjatyw doskonalenia,
 - b) nadzorczym – przyporządkowane do poszczególnych priorytetów monitorowania;
 - 3) plan monitorowania realizacji Programu oraz osiągnięcia priorytetowych celów bezpieczeństwa (wraz ze stosownymi wskaźnikami ilościowymi lub jakościowymi);
 - 4) wytyczne w zakresie minimalnego zakresu nadzoru nad pracownikami pionu eksploatacji.
5. Zakłady linii kolejowych, Zakład Maszyn Torowych, Centrum Realizacji Inwestycji, Centrum Diagnostyki, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, Centrum Rozkładów Jazdy oraz Straż Ochrony Kolei, na podstawie „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A.”, w terminie do dnia 20 grudnia bieżącego roku sporządzają własne szczegółowe programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na następny rok, uwzględniające specyfikę danej jednostki organizacyjnej; programy te podlegają zatwierdzeniu przez wyznaczonych Koordynatorów ds. SMS w jednostkach organizacyjnych oraz akceptacji Biura Bezpieczeństwa.
6. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego należy przekazać do wiadomości wszystkim pracownikom na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzącym pojazdy kolejowe, personelowi nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego (określonymu w § 42 ust. 1 niniejszej

instrukcji) oraz pracownikom realizującym zadania w ramach Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS) – w sposób określony przez Biuro Bezpieczeństwa.

7. Każdy pracownik PKP PLK S.A. zatrudniony na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych, bez względu na rodzaj, charakter i miejsce pracy, ma obowiązek znajomości obowiązującego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz aktywnego udziału w jego realizacji.
8. Jednostki organizacyjne, które opracowują własne programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, sporządzają:
 - 1) kwartalne sprawozdania z ich realizacji – po pierwszym, drugim i trzecim kwartale roku,
 - 2) roczne sprawozdanie z ich realizacji,
 które przekazują do Biura Bezpieczeństwa w formie i terminie określonym w „Programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A. na rok (...)”.
9. Wewnętrznej oceny realizacji działań z programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego należy dokonywać na organizowanej przez zakład linii kolejowych naradzie poświęconej zapobieganiu zdarzeniom.

§ 44.

Narady poświęcone zapobieganiu zdarzeniom

1. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych jest zobowiązany do organizowania co najmniej raz w roku narady poświęconej zapobieganiu zdarzeniom, w której powinni uczestniczyć pracownicy nadzoru odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
2. Narada, o której mowa w ust. 1, ma na celu:
 - 1) omówienie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - 2) dokonanie analizy działalności zapobiegawczej;
 - 3) ocenę realizacji działań ujętych w programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - 4) ocenę wykonania zaleceń i wniosków zapobiegawczych;
 - 5) wypracowanie kierunków działań korygujących i zapobiegawczych – zgodnie z obowiązującymi procedurami SMS;
 - 6) wymianę doświadczeń i dobrych praktyk.
3. W naradzie uczestniczą: kierownicy jednostek organizacyjnych, wyznaczeni przez Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych przedstawiciele sekcji eksploatacji, kontrolerzy i instruktorzy, naczelnicy działów: technicznych, eksploatacji oraz kontroli i instruktazu, kierujący zespołami diagnostycznymi oraz przedstawiciel właściwej jednostki organizacyjnej podległej bezpośrednio Zarządowi PKP PLK S.A. – o ile zachodzi taka potrzeba.

4. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych powinien zaprosić do udziału w naradzie także kierowników jednostek organizacyjnych przedsiębiorstw kolejowych współpracujących z zakładem oraz przedstawicieli innych instytucji współpracujących w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, np. Straży Ochrony Kolei, Policji itp.
5. Z narady poświęconej zapobieganiu zdarzeniom należy sporządzić notatkę, której kopię Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych przesyła do Biura Bezpieczeństwa.
6. Biuro Bezpieczeństwa organizuje raz w roku konferencję poświęconą bezpieczeństwu kolei.

§ 45.

Biuletyn Informacyjny

1. W celu publikowania informacji na temat zdarzeń zaistniałych na obszarze zakładów linii kolejowych oraz wdrażania profilaktyki wypadkowej, PKP PLK S.A. wydaje Biuletyn Informacyjny przeznaczony do użytku wewnętrznego jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A., a w szczególnych przypadkach także dla potrzeb organów administracji państwowej oraz przewoźników kolejowych.
2. W Biuletynie Informacyjnym zamieszczane są informacje dotyczące: okoliczności powstania, przebiegu i skutków zdarzenia, jego przyczyn, zaleceń i wniosków zapobiegawczych oraz dodatkowych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego podjętych przez jednostkę organizacyjną.
3. Dla uporządkowania i ujednolicenia sposobu opracowywania informacji o zaistniałych zdarzeniach obowiązuje wzór Biuletynu Informacyjnego określony w Załączniku nr 12 do niniejszej instrukcji.
4. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych opracowuje Biuletyn Informacyjny o zdarzeniu i przedstawia go pracownikom w sposób przyjęty w zakładzie pracy obowiązkowo w przypadku wydania stosownego zalecenia przez komisję kolejową lub rekomendacji organów administracji państwowej, a także na polecenie Członka Zarządu właściwego ds. SMS lub Dyrektora Biura Bezpieczeństwa.
5. Na każdorazowe polecenie Biura Bezpieczeństwa, po uzgodnieniu z Członkiem Zarządu właściwym ds. SMS, Biuletyn Informacyjny o szczególnym zdarzeniu jest opracowywany i dystrybuowany do wszystkich jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. oraz udostępniany wybranym podmiotom zewnętrznym.
6. Zasady edycji, dystrybucji i archiwizacji Biuletynu Informacyjnego o szczególnym zdarzeniu (dystrybuowanego do wszystkich jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. i wybranych podmiotów zewnętrznych):
 - 1) komórka organizacyjna wyznaczona przez Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych, na terenie którego doszło do zdarzenia, opracowuje projekt informacji o zdarzeniu zgodnie ze wzorem Biuletynu Informacyjnego (Załącznik nr 12) i przekazuje go w formie elektronicznej (plik edytowalny) do Biura Bezpieczeństwa, które konsultuje zawartość biuletynu i zarządza jego dalszą dystrybucją;

- 2) dystrybucja Biuletynu Informacyjnego może odbywać się z wykorzystaniem poczty elektronicznej PKP PLK S.A.;
 - 3) komórka organizacyjna zakładu linii kolejowych, która opracowała projekt informacji o zdarzeniu, wprowadza plik wydanego Biuletynu Informacyjnego do aplikacji WiW, za pomocą której wydane biuletyny są przechowywane i ewidencjonowane;
 - 4) Biuletyny Informacyjne należy przechowywać w teczkach antyawaryjnych wraz ze sporządzonym według branż (R, D, A) wykazem imiennym pracowników zobowiązanych do ich przyjęcia do wiadomości.
7. Na pouczeniach okresowych należy przedstawiać pracownikom informację o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie własnego zakładu, jak również na sieci PKP PLK S.A. na podstawie wydanych Biuletynów Informacyjnych o zdarzeniach. Informacja ta winna zawierać analizę przebiegu i przyczyn zdarzeń, podjęte wnioski zapobiegawcze i zalecenia Centrali oraz sposób ich realizacji.

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1

Wykaz adresatów, których należy zawiadomić pisemnie o zdarzeniu

(§ 6 ust. 1)

A

- 1) Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych
- 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
- 3) jeżeli zachodzi taka potrzeba, właściwa miejscowo prokuratura rejonowa
- 4) jeżeli zachodzi taka potrzeba, właściwa miejscowo (powiatowa, miejska lub rejonowa) komenda Policji
- 5) jeżeli zachodzi taka potrzeba, właściwa miejscowo jednostka Żandarmerii Wojskowej

B

Inni adresaci wskazani przez komisję kolejową sporządzającą protokół oględzin miejsca zdarzenia, w tym:

- 1) Dyrektor Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK S.A.
- 2) właściwy terenowo Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego
- 3) Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych
- 4) Przewoźnik(-cy) uczestniczący w zdarzeniu

Załącznik nr 2

Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku / wypadku / incydencie

(§ 6 ust. 2)

.....
pieczęć jednostki organizacyjnej

.....
nr pisma

data wysłania:

.....
nr tel.

**Przewodniczący Państwowej Komisji Badania
Wypadków Kolejowych**

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

Prokuratura Rejonowa*)

Komenda Policji w*)

..... Żandarmerii Wojskowej w*)

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE*)

Kategoria zdarzenia**):

Miejsce zdarzenia***):

Data i godzina zdarzenia:

Zwięzły opis zdarzenia:

.....

1.	Imię i nazwisko prowadzących pojazdy kolejowe uczestniczących w zdarzeniu (wraz z pracodawcą)
2.	Numery EVN pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:

Przebieg akcji ratowniczej:

.....

Wstępne określenie skutków zdarzenia:

.....

.....
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Otrzymują:

1. Dyrektor Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK S.A.
2. Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w
3. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w
4.
(nazwa przewoźnika)
5.

*) niepotrzebne skreślić

**) przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent

***) w zależności od miejsca zdarzenia należy podać: numer linii, nazwę linii, nazwę szlaku lub posterunku, kilometrą, numer toru, województwo

Załącznik nr 3
Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej
(§ 10 ust. 3)

<p style="text-align: center;"><u>PODSTAWA PRAWNA</u></p> <p>1. § 8 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym</p> <p>2. § 10 ust. 3 Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8</p>	<p style="text-align: center;">..... (stempel podłużny pracodawcy)</p> <p style="text-align: center;">UPOWAŻNIENIE Nr /...../.....*</p> <p style="text-align: center;">Niniejszym upoważniam</p> <p style="text-align: center;">Panią/Pana** (Imię i Nazwisko)*** (stanowisko)*** (miejsce zatrudnienia)*** legitymującą/legitymującego** się (nr i rodzaj dokumentu tożsamości)***</p> <p style="text-align: center;">do udziału w pracach komisji kolejowych</p> <p style="text-align: center;">..... (stempel podłużny imienny kierownika jednostki organizacyjnej)</p> <p style="text-align: center;">(miejsceowość)***, (dd.mm.rrrr)***</p>
---	--

po złożeniu format A7

* nr upoważnienia nadany zgodnie z zasadami obowiązującym u pracodawcy

** niepotrzebne skreślić

*** w miejsce (...) wprowadzić dane z zachowaniem ustalonego formatu tekstu

Załącznik nr 4
Wzór protokołu z wysłuchania

(§ 13 ust. 2 pkt 3)

.....
pieczęć nagłówkowa jednostki organizacyjnej

.....
(miejscowość i data sporządzenia)

Nr sprawy

PROTOKÓŁ

sporządzony dnia w

przez:

1) imię i nazwisko

2) stanowisko

3) miejsce zatrudnienia

4) w obecności

Z WYŚLUCHANIA

Pana / Pani*)

1) imię i nazwisko

2) stanowisko i jednostka / komórka organizacyjna
.....

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

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

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

.....
(podpis sporządzającego)

.....
(podpis wysłuchanego)

.....
(podpisy obecnych)

*) niepotrzebne skreślić

Załącznik nr 5
Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców

(§ 16 ust. 2, § 17 ust. 2 pkt 8)

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

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

1. Dane o pociągu lub składzie manewrowym									
Liczba wagonów			Długość w metrach	Liczba osi	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 głów- nym i hamulcowym wg wskazań manometrów	Stan elementów ha- mujących (np. wsta- wek 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)	Wagon oklejony nalepką „hamulec niezdatny do użytku” (tak, nie)	Masa hamująca wagonu w tonach	Hamulec nastawiony na przebieg hamowania		Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych – gorące, letnie, zimne)	Uwagi	
							próżny	P, R, G, R+Mg			
							ładowny				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	

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

*) niepotrzebne skreślić

Załącznik nr 6
Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu

(§ 18 ust. 1 pkt 1)

**PROTOKÓŁ OGLEDZIN MIEJSCA
WYPADKU / INCYDENTU*) KOLEJOWEGO**)**

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

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

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

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

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

.....

.....

b) na gruncie

.....

.....

c) urządzeń wewnętrznych (przekaznikownia, siłownia itp.)

.....

.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich

.....

.....

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń

.....

.....

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej)

.....

.....

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

.....

.....

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

.....

.....

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

c) widoczności sygnałów i wskaźników

d) urządzeń łączności (w tym rejestratorów rozmów)

e) taśmy lub innego nośnika danych z rejestratora prędkości

f) pojazdów kolejowych

g) sieci trakcyjnej

h) urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej

i) inne

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

z udziałem:

1. zespołu ratownictwa medycznego

2. pogotowia ratownictwa technicznego

3. pogotowia technicznego

4. pogotowia sieciowego

5. pogotowia drogowego

6. jednostek ochrony przeciwpożarowej

VIII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu*)

.....
kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu*)

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu*)

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu*)

IX. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań

X. 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

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

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

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

XIII. Wykaz załączników

.....
.....

XIV. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie*)

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

XV. Podpisy członków komisji kolejowej

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

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

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

*) niepotrzebne skreślić

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

Załącznik nr 7**Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku / incydentu na przejeździe**

(§ 18 ust. 1 pkt 1)

**PROTOKÓŁ OGLEDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU*)
NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM LUB PRZEJŚCIU**)**

sporządzony dnia W
w związku z wypadkiem / incydentem*) na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu*) kategorii
zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznicy*)
tor km linii przez komisję kolejową w składzie:

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

I. Okoliczności wypadku / incydentu*) (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łącza strażnicowego, stan rogatki, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa oraz ew. ograniczenie prędkości, prędkość rzeczywista pociągu, szkic odrębny miejsca zdarzenia)

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

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

III. Uczestnicy zdarzenia (osoby mające wpływ na zaistnienie zdarzenia oraz świadkowie zdarzenia)

1. Użytkownik przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia

.....

2. Kierujący pojazdem kolejowym

.....

3. Dróżnik przejazdowy lub inny pracownik obsługujący przejazd kolejowo-drogowy

.....

4. Świadkowie i inni

.....

IV. Skutki

1. Poszkodowani:

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

f)	informacje o poszkodowanych w zdarzeniu:
----	---

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych
.....

3. Uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych
.....

4. Inne, a w tym:

a) ograniczenia w ruchu pociągów
.....

b) opóźnienia pociągów (ustalone wstępnie, na etapie sporządzania protokołu oględzin)
.....

c) wprowadzona komunikacja zastępcza
.....

V. Dane o przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu:

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

z 5 m	wymagana	rzeczywista
z 10 m	wymagana	rzeczywista
z 20 m	wymagana	rzeczywista
10. Pochylenie toru:
11. Pochylenie (podłużne) drogi [%]: strona prawa strona lewa
12. Stan oświetlenia przejazdu:
13. Data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia oraz informacje nt. ich realizacji:

VI. Wyniki badania urządzeń przejazdowych

1. Sygnalizacji przejazdowej
.....

2. Mechanizmów napędowych
.....

VII. Ubezpieczenie pojazdu drogowego (ubezpieczyciel, numer polisy ubezpieczeniowej)
.....
.....

VIII. Wyniki badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób uczestniczących w wypadku / incydencie*)

1. Kierowcy pojazdu drogowego:
.....

2. Kierującego pojazdem kolejowym:

.....

3. Pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego:

.....

IX. Szacunkowa wartość strat

.....

X. Akcja ratownicza trwała od godz. dnia
do godz. dnia
z udziałem

XI. Wstępne ustalenia komisji kolejowej

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu*)

.....

kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu*)

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu*)

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu*)

.....

XII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań

.....

.....

.....

XIII. 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

.....

.....

.....

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

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

1.

2.

3.

4.

5.

6.

XVI. Wykaz załączników

.....

.....

XVII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie*)

.....

.....

.....

XVIII. Podpisy członków komisji kolejowej

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

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

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

*) niepotrzebne skreślić

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

Załącznik nr 8
Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia / sytuacji potencjalnie
niebezpiecznej oraz jej kategorii

(§ 21 ust. 2, § 33 ust. 2)

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

Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2
Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
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
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
Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	*13
Zamach zbrodniczy	*14
Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15

Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2
Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16
Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	*19
Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	*20
Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D)	*21
Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	*23
Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
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
Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
Klęski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
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
Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31
Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	*34

Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2
Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36
Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
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

Objaśnienie

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 symbolu „*” przy kategorii liczbowej oznaczenia literowego określonego wcześniej (zgodnie z pkt. 1).

Przykład

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

Samobójstwom oraz próbom samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, należy nadawać oznaczenie literowe odpowiednio S (samobójstwo) lub PS (próba samobójcza).

II. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej incydentu oraz jej kategorii

Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2
Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
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
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
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
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

Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2
Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	C55
Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57
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
Najechnięcie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych	C60
Zamach zbrodniczy	C61
Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63
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
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
Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	C66
Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	C69

Objaśnienie

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

Przykład

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

III. Kwalifikacja przyczyny sytuacji potencjalnie niebezpiecznej oraz jej kategorii

Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	2
Wystąpienie stanu awaryjnego lub innej nieprawidłowości (w tym nieprawidłowości załadunku) w pojeździe kolejowym bez napędu, zarejestrowane przez urządzenie dsat albo dostrzeżone przez personel obsługi, które nie spowodowało konieczności wyłączenia tego pojazdu z pociągu	D70
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.), zarejestrowane przez urządzenie dsat albo dostrzeżone przez personel obsługi, które spowodowało konieczność wyłączenia tego pojazdu z pociągu	D71
Uszkodzenie nawierzchni kolejowej (w tym pęknięcie szyny) lub obiektu inżynierskiego	D72
Awaryjne zamknięcie toru spowodowane brakiem właściwego planowania robót w zakresie branży drogowej	D721
Uszkodzenie urządzeń przejazdowych (stwierdzone w czasie, gdy do przejazdu kolejowo-drogowego nie zbliżał się pojazd kolejowy) lub zakłócenie w ruchu kolejowym – spowodowane niewłaściwym zachowaniem użytkownika przejazdu lub wybrykiem chuligańskim	D73
Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie łączy ogólno-eksploatacyjnych, łączy transmisji danych albo kabli szlakowych teletechnicznych	D74
Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę w torze lub skrajni toru niestanowiącą zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu, niepowodujące strat w mieniu ani środowisku lub zatrzymanie się przed taką przeszkodą	D75
Nieprawidłowe działanie urządzeń: srk, łączności, energetycznych lub sieci trakcyjnej spowodowane kradzieżą	D76
Wyprawienie pociągu lub pojazdu kolejowego w kierunku niezgodnym z opracowanym rozkładem jazdy, na sygnał zezwalający, przy sprawnie działających urządzeniach srk	D77
Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, w tym na przejazdach kolejowo-drogowych, oraz urządzeń telewizji użytkowej	D78
Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego na stacji lub przystanku osobowym, na którym miał wyznaczony postój dla wsiadania i wysiadania pasażerów, w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo przejechanie poza miejsce oznaczone wskaźnikiem wg instrukcji Ie-1 (o ile w dalszym ciągu możliwe było wsiadanie i wysiadanie podróżnych na peronie, bez konieczności cofania pociągu)	D79
Uszkodzenie sieci trakcyjnej lub przerwa w jej zasilaniu	D80
Awaryjne zamknięcie toru spowodowane brakiem właściwego planowania robót w zakresie branży energetyki	D801
Przerwa łączności w sieci zapowiadawczej, strażnicowej lub radiowej	D81
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	D82

Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	2
Wysypywanie się środka chemicznego, wyciek cieczy lub ulatnianie się gazu niewymagające interwencji władz ani zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego	D83
Przypadkowe nadanie automatyczne sygnału A1r „Alarm” przez pracownika kolejowego lub nieuprawnione nadanie tego sygnału przez inną osobę	D84
Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, w tym: obrzucenie kamieniami obiektów i pojazdów kolejowych, napady na pojazdy kolejowe – niestanowiące zagrożenia dla pasażerów ani pracowników kolejowych, a także przebywanie osób nieuprawnionych na obszarze kolejowym	D85
Pożar obiektów, pomieszczeń kolejowych lub w granicach obszaru kolejowego (las, zboża, trawy itp.) poza bezpośrednim sąsiedztwem torów, a także długotrwanie odstawionego pojazdu kolejowego	D86
Uszkodzenie sieci jezdnej zależne od elektrycznego pojazdu trakcyjnego i/lub jego obsługi, w tym spowodowane złym stanem technicznym odbieraka prądu	D87
Zdarzenia losowe, np.: burze, huragany, zasypanie śnieżne, osunięcia ziemi, powalone drzewa itp. – niepowodujące strat w mieniu	D88
Kradzież lub usiłowanie kradzieży mienia kolejowego lub mienia powierzonego kolei oraz włamanie do pomieszczeń służbowych	D89
Niewłaściwe załadowanie przesyłki	D90
Inne sytuacje potencjalnie niebezpieczne – niewystępujące w ww. kwalifikacjach	D91

IV. Kwalifikacja innych wydarzeń kolejowych

Kwalifikacja wydarzenia	Kategoria
1	2
Wydarzenia związane z czynnościami handlowymi lub technologicznymi w pociągu, np. wydłużona odprawa celna, wydłużone lokowanie podróżnych, przyjmowanie i wydawanie przesyłek konduktorskich, włączanie / wyłączenie wagonów na dyspozycję przewoźnika, brak sprawnego taboru, oczekiwanie na drużynę pociągową lub wydłużona podmiana, usunięcie z pociągu pasażera bez ważnego biletu, interwencja Policji itp.	D92
Śmierć, zaskabnięcie, uszkodzenie ciała w pojeździe kolejowym lub na obszarze kolejowym – niezwiązane z ruchem kolejowym	D93
Pozostałe wydarzenia kolejowe niebędące zdarzeniami ani sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi	D99

Załącznik nr 9
Wzór protokołu ustaleń końcowych

(§ 25 ust. 1)

(stempel jednostki organizacyjnej)
nr aktu
tel.

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH*)

sporządzony dnia W
w związku z wypadkiem / incydemem**) kategorii
zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznicy**)
w torze / rozjeździe**) km linii na obszarze zarządcy infrastruktury
/ użytkownika bocznicy kolejowej**), jednostka organizacyjna zarządcy
infrastruktury / użytkownika bocznicy kolejowej**) właściwa dla miejsca zdarzenia
przez komisję kolejową w składzie:

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

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją właściwego kierownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury nr z dnia

Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania (wg postanowień § 9 ust. 4 oraz § 10 ust. 1 Rozporządzenia MIB z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym):

1. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY (PODSUMOWANIE):

1.1. Krótki opis zdarzenia – stanu zastanego przez komisję kolejową:

1.2. Urządzenia srk, sygnalizatory i ich wskazania (typ, rodzaj):

a) na posterunku ruchu (pulpit nastawczy, aparat blokowy, ława nastawcza itp., stan zamknięć i plomb):

b) na gruncie:

c) urządzenia wewnętrzne (przełącznikownia, siłownia itp.):

1.3. Tory, rozjazdy, budowle inżynierskie (rok zabudowania, typ, rodzaj przytwierdzenia, parametry toru, parametry torowiska, ostatnie pomiary (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne):

1.4. Pojazdy kolejowe i ich urządzenia (właściciel / dzierżawca, stacja / zakład macierzysty, świadectwo sprawności technicznej, data REV, PO, PK):

1.5. Sieć trakcyjna (ostatni przegląd (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne):

1.6. Urządzenia elektroenergetyczne, hamulce torowe i inne:

1.7. Urządzenia łączności przewodowej i radiowej (ostatni przegląd (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne):

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

1.9. Przejazd kolejowo-drogowy kategorii (wg metryki):, obsługiwany z miejsca / z odległości* m

a) typ urządzeń ssp, sygnalizacja świetlna

b) sygnalizacja dźwiękowa

c) widoczność czoła pojazdu kolejowego mierzona z wysokości 1+1,2 m nad osią pasa ruchu drogi:

z 5 m	wymagana		rzeczywista	
z 10 m	wymagana		rzeczywista	
z 20 m	wymagana		rzeczywista	

d) kąt skrzyżowania (oś drogi z osią toru)

e) pochylenie (spadek / wzniesienie)* toru w kierunku jazdy taboru.....

f) pochylenie podłużne drogi na dojazdach – strona prawa: %, strona lewa: %

g) widoczność przejazdu z drogi (według Zał. nr 3 część A do Rozporządzenia MIR z dn. 20.10.2015 r. ws. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie

h) osygnalizowanie przejazdu od strony toru:

i) osygnalizowanie przejazdu od strony drogi:

- j) usytuowanie reklam / billboardów w odległości mniejszej niż 20 m
- k) stan oświetlenia przejazdu:
- l) data ostatniego badania przejazdu (kto dokonał) i wydane zalecenia:
- m) natężenie ruchu drogowego, natężenie ruchu kolejowego:, iloczyn ruchu

1.10. Dane o pociągu lub składzie manewrowym:

- a) numer pociągu:, rodzaj pociągu, przewoźnik
- b) relacja: seria i nr taboru trakcyjnego
- c) prędkość rozkładowa pociągu (ograniczenie prędkości)
prędkość rzeczywista
- d) prędkość składu manewrowego wg Reg. Techn. Stacji prędkość rzeczywista
- e) ładunek:
- f) oznaczenia na pomarańczowej tablicy z wagonu przewożącego towar niebezpieczny:
- g) numer nalepki ostrzegawczej (wg RID):
- h) długość pociągu w metrach:, skład pociągu (ilość wag., seria wag.,
ustawienie wag. w składzie):
- i) masa ogólna pociągu:
- j) masa hamująca wymagana pociągu masa hamująca rzeczywista
- k) procent masy hamującej wymaganej pociągu, procent masy hamującej rzeczywistej
- l) wag. z hamulcem wyłączonym:, wag. z hamulcem tarczowym:
wag. z hamulcami klockowymi ze wstawkami „K”:
- m) nastawianie hamulców wolnodziałające (G) / szybko działające (P, R, R+Mg) / szybko działające
(P, pierwsze 5 wag. G) / ręczne*
- n) miejsce ostatniej szczegółowej próby hamulca:
- o) rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców:
- p) miejsce ostatniej próby uproszczonej:
- q) rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców:
- r) osygnalizowanie czoła i końca pociągu

1.11. Prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie:

- a) wykonawca:
- b) charakter i zakres prac:
- c) wykorzystywane urządzenia przy wykonywaniu prac:
- d) nadzorujący wykonawstwo:

1.12. Pracownicy kolejowi łącznie z personelem podwykonawców mający związek ze zdarzeniem:

Nazwisko i imię	Stanowisko	Zakład pracy	Wiek	Staż pracy na danym stanowisku	Stan trzeźwości	Data i godz. rozpoczęcia pracy	Liczba godz. wypo- czynku przed roz- poczęciem pracy

1.13. Pozostałe osoby mające związek ze zdarzeniem:

Nazwisko i imię (data urodzenia)	Stanowisko	Stan trzeźwości	Miejsce zamieszkania

1.14. Warunki pogodowe:

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

PRZEBIEG AKCJI RATOWNICZEJ:

1.15. Uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy (powiadomienie o zdarzeniu):

Nazwisko i imię oraz stanowisko powiadamiającego	Godzina powiado- mienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego
		Dyspozytor w zakładzie linii kolejowych	
		Pogotowie ratownictwa technicznego	
		Pogotowie sieciowe	
		Straż Ochrony Kolei	
		Przewoźnik	

		Właściciel pojazdu kolejowego	
		Nadawca ładunku	

1.16. Uruchomienie publicznych służb ratunkowych i Policji (kolejne etapy akcji ratowniczej):

Nazwisko i imię, stanowisko powiadamiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego powiadomienie	Data i godz. przybycia na miejsce zdarzenia	Zakończenie pracy
		Policja			
		Pogotowie ratunkowe			
		Straż pożarna			
		Prokuratura			

Akcja ratownicza rozpoczęta dnia		o godz.	
zakończona dnia		o godz.	

SKUTKI ZDARZENIA:

1.17. Poszkodowani

	Zabici (Imię i nazwisko, data urodzenia)	Ciężko ranni (Imię i nazwisko, data urodzenia)	Ranni (Imię i nazwisko, data urodzenia)
a) pracownicy łącznie z personelem podwykonawców			
b) pasażerowie			
c) osoby nieuprawnione			
d) użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych / przejść			
e) inne osoby			

1.18. Przerwy i ograniczenia w ruchu pociągów

przerwa w ruchu pociągów	od dnia, godz.		do dnia, godz.	
opóźnione pociągi pasażerskie	liczba pociągów		min. opóźnienia	
opóźnione pociągi towarowe	liczba pociągów		min. opóźnienia	
opóźnione inne pociągi	liczba pociągów		min. opóźnienia	
komunikacja zastępcza	od dnia, godz.		do dnia, godz.	
zamknięcie toru	od dnia, godz.		do dnia, godz.	
wyłączenie napięcia nad torem	od dnia, godz.		do dnia, godz.	

1.19. Uszkodzenia i zniszczenia

	Rozmiar i charakter uszkodzeń i zniszczeń	Szacunkowa kwota odtworzeniowa
tor		
rozjazd		
obiekty inżynieryjne		
urządzenia srk		
elementy sieci trakcyjnej		
pojazdy trakcyjne		
wagony osobowe		
wagony towarowe		
przewożony ładunek		
środowisko		
bagaż pasażerów		
inne		

1.20. Ubezpieczenie pojazdu drogowego (ubezpieczyciel, numer polisy ubezpieczeniowej)

.....

2. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO

2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

- a) pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:
.....
- b) świadków:
.....

2.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru (w oparciu o przeprowadzone badania, pomiary):

- a) system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:
.....
- b) tory i rozjazdy na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia:
.....
- c) urządzenia łączności (radiowej i przewodowej):
.....
- d) pozostałe elementy infrastruktury:
.....
- e) pojazdy kolejowe:
.....

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

.....
.....

2.4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

- a) środki podjęte przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji:
.....
- b) wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów:
.....
- c) środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia:
.....

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

- a) czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:
.....
- b) stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia:
.....
- c) warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem:
.....
- d) przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:
.....

2.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) lub utrzymaniem (MMS):

- a) weryfikacja istnienia odpowiedniej procedury we właściwym systemie zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:
.....
- b) weryfikacja praktycznego stosowania odpowiedniej procedury w kontekście zaistniałego zdarzenia:
.....
- c) ewentualne spostrzeżenia dotyczące efektywności przepisów prawnych regulujących obszar związany z zaistniałym zdarzeniem:
.....

3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ

3.1. Odniesienie do wcześniejszych zdarzeń zaistniałych w podobnych okolicznościach:

.....

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

.....
.....

3.3. Przyczyny wypadku / incydentu):**

- a) bezpośrednia:
- b) pierwotna:
- c) pośrednie:
- d) systemowe:

- 3.4. Kategoria wypadku / incydentu**):
- 3.5. Zdarzenie było / nie było**) znaczącym wypadkiem (w rozumieniu § 2 ust. 8 instrukcji Ir-8).
- 3.6. Zdarzenie było / nie było**) związane z poważną awarią (w rozumieniu § 2 ust. 27 instrukcji Ir-8).
- 3.7. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania niemające znaczenia dla przyczyn wypadku / incydentu**) lub wniosków zapobiegawczych:
-
-

4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

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

5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

*) niepotrzebne skreślić

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

Załącznik nr 10
Wzór strony tytułowej akt postępowania

(§ 28 ust. 3 pkt 1)

.....
(pieczęć jednostki organizacyjnej)

POSTĘPOWANIE NR.....
w sprawie wypadku / incydentu*) kolejowego

KATEGORIA:

DATA:

GODZINA:

LINIA KOLEJOWA NR:

STACJA:

SZLAK:

KILOMETR LINII:

AKTA ZAWIERAJĄ PONUMEROWANYCH STRON

*) niepotrzebne skreślić

Załącznik nr 11 Wzór rejestru zdarzeń

(§ 37 ust. 2)

.....
(jednostka organizacyjna)

REJESTR ZDARZEŃ

Lp.	Miejsce zdarzenia (stacja, szlak)	Data, godz. i min.	Kategoria	Określenie zdarzenia (z podaniem numeru pociągu)	Skutki zdarzenia				Przyczyny zdarzenia	Podmiot odpowiedzialny za spowodowanie zdarzenia	Wnioski zapobiegawcze	Data zakończenia postępowania	Miejsce przechowywania akt postępowania
					zabitych	ciężko rannych	rannych	straty w złotych					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Objaśnienie:

W rubrykach 6 – 8 należy podawać liczbę osób poszkodowanych z odpowiednimi symbolami.

Symbole oznaczają poszkodowanych:

- a – pracowników łącznie z personelem podwykonawców
- b – pasażerów
- c – osoby nieuprawnione
- d – użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych / przejść
- e – inne osoby

Załącznik nr 12
Wzór Biuletynu Informacyjnego

(§ 45 ust. 3)

BIULETYN INFORMACYJNY Nr
DOT. ZDARZENIA W ZAKŁADZIE LINII KOLEJOWYCH
W

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE Spółka Akcyjna

....., **dnia 20... r. Nr .../...**
(miejscowość) *symbol pisma IZ /nr pisma/rok*

Opracował(-a)

.....

Podstawa prawna publikacji Biuletynu Informacyjnego:
(np. PUK, zalecenie / rekomendacja PKBWK, UTK)

Rozdzielnik:
.....

Biuletyn Informacyjny dot. poważnego wypadku / wypadku / incydentu^{*)}

kat. zaistniałego

w dniu o godz. na stacji / szlaku^{*)} w km linii

1) Szkic sytuacyjny

2) Opis zdarzenia (*okoliczności powstania, mechanizm przebiegu oraz skutki zdarzenia*)

.....
.....

3) Przyczyny zdarzenia:

- bezpośrednia:
- pierwotna:
- pośrednia:
- systemowa:

4) Wnioski zapobiegawcze / zalecenia

.....
.....

5) Dodatkowe działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa określone przez zakład linii kolejowych (*np. zmiana procedury, wzmożone kontrole*):

.....
.....

6) Zalecenia Centrali PKP PLK S.A.

.....
.....

^{*)} niepotrzebne skreślić

TABELA ZMIAN

Lp. zmiany	Przepis wewnętrzny, którym zmiana została wprowadzona (rodzaj, nazwa i tytuł)	Jednostki redakcyjne, w obrębie których wprowadzono zmiany	Data wejścia zmiany w życie	Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym zmiana została opublikowana (Nr/poz./rok)
1.	Uchwała Nr 434/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 kwietnia 2017 r.	Spis treści; § 2 ust. 9, 44, 50, 51, 56, dodano ust. 74 – 76; § 6 ust. 6; § 9 ust. 5; § 25 ust. 5; § 30 ust. 2 – 4; § 38 ust. 1; § 45 ust. 6 pkt 1; trzeci przypis dolny w Załączniku nr 2	12.05. 2017 r.	6/7/2017