

SKM r-8

INSTRUKCJA

o postępowaniu w sprawach zdarzeń w transporcie kolejowym



Gdynia 2026 r.

SKM r-8
INSTRUKCJA
o postępowaniu w sprawach
zdarzeń w transporcie kolejowym

Gdynia 2026 r.

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone
w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Właściciel: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Modyfikacja, wprowadzenie do obrotu, publikacja,
kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych całości
lub części instrukcji bez uprzedniej zgody
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. – są zabronione.

Uchwała Nr 104 / 2026
Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
z dnia 5 maja 2026 r.

w sprawie przyjęcia „SKM r-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach zdarzeń
w transporcie kolejowym”

Na podstawie § 11 ust. 1 i 2 Umowy Spółki oraz § 5 ust. 3 i ust. 4 pkt 8 Regulaminu Zarządu Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni (j.t. Załącznik nr 1 do Uchwały Nr 148 / 2023 Zarządu Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 23 maja 2023 r.), Zarząd PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. postanawia co następuje:

§ 1

1. Zatwierdza i przyjmuje do stosowania w Spółce PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. regulację wewnętrzną „SKM r-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach zdarzeń w transporcie kolejowym”, zwaną dalej: „Instrukcją SKM r-8”.
2. Instrukcja SKM r-8 stanowi załącznik nr 1 do niniejszej Uchwały.

§ 2

Uchwałę podjęto jednogłośnie.

§ 3

1. Uchwała obowiązuje od dnia powzięcia.
2. Z dniem wejścia w życie niniejszej Uchwały traci moc: Uchwała Nr 319 / 2023 Zarządu Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 16 listopada 2023 r. w sprawie przyjęcia „SKM r-8 Instrukcji o postępowaniu w sprawach zdarzeń na linii kolejowej nr 250”; Uchwała Nr 349 / 2023 Zarządu Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 21 grudnia 2023 r. w sprawie przyjęcia Zmiany nr 1 do „SKM r-8 Instrukcji o postępowaniu w sprawach zdarzeń na linii kolejowej nr 250”.

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor ds. Przewozów

mgr Sławobit Pięke

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor ds. Finansowych

mgr Jolanta Dalek

PREZES ZARZĄDU

mgr Eugeniusz Manikowski

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	9
§ 1 Cel i zakres instrukcji	9
§ 2 Znaczenie używanych określeń	10
ROZDZIAŁ II ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU	18
§ 3 Zgłoszenie o zdarzeniu	18
§ 4 Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora liniowego po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu	19
§ 5 Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia	21
§ 6 Zawiadomienie o zdarzeniu	23
§ 7 Zatajanie zdarzenia	23
ROZDZIAŁ III KOMISJA KOLEJOWA.....	24
§ 8 Zadania komisji kolejowej	24
§ 9 Organ prowadzący postępowanie.....	24
§ 10 Osoby upoważnione do udziału w pracach komisji kolejowych	25
§ 11 Wyznaczanie składu komisji kolejowej do postępowania w sprawie wypadku lub incydentu	25
§ 12 Kierowanie pracami komisji kolejowej	26
§ 13 Obowiązki i uprawnienia komisji kolejowej	26
§ 14 Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia.....	27
ROZDZIAŁ IV BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN WYPADKU LUB INCYDENTU	29
§ 15 Podjęcie prac przez komisje 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.....	37
§ 19 Wstępna analiza wypadku	37
§ 20 Badania szczegółowe, ekspertyzy i inne czynności w toku postępowania.....	38
ROZDZIAŁ V USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA.....	40
§ 21 Ustalenia końcowe.....	40
§ 22 Rodzaje przyczyn	40
§ 23 Wnioski zapobiegawcze.....	41
§ 24 Szacowanie strat	42
§ 25 Protokół ustaleń końcowych	42
§ 26 Postępowanie w sprawach spornych	43
§ 27 Termin zakończenia postępowania	44

ROZDZIAŁ VI CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA.....	45
§ 28 Akta postępowania	45
§ 29 Wykonanie wniosków zapobiegawczych.....	46
§ 30 Informacja o zdarzeniach.....	46
ROZDZIAŁ VII SYTUACJE EKSPLOATACYJNE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE ...	47
§ 31 Zgłoszenie sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej	47
§ 32 Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora liniowego po otrzymaniu zgłoszenia o sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej	47
§ 33 Pisemne powiadomienie	48
§ 34 Rodzaje sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych	48
§ 35 Zatajanie sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej.....	49
§ 36 Badanie sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej	49
§ 37 Ustalenia końcowe.....	49
ROZDZIAŁ VIII STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI	51
§ 38 Rejestracja zdarzeń, sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń	51
§ 39 Statystyka zdarzeń, sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń	51
§ 40 Wskaźniki bezpieczeństwa. Raport roczny bezpieczeństwa.	52
ROZDZIAŁ IX ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM.....	53
§ 41 Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom	53
§ 42 Obowiązki kierowników komórek organizacyjnych i pracowników nadzoru	53
§ 43 Program Poprawy Bezpieczeństwa.....	54
§ 44 Narada poświęcona zapobieganiu zdarzeniom.....	55
Załącznik nr 1 Wykaz adresatów właściwych dla miejsca zdarzenia, których należy powiadomić pisemnie o zdarzeniu kolejowym.....	56
Załącznik nr 2 Wzór zawiadomienia o zdarzeniu kolejowym.....	57
Załącznik nr 3 Wzór protokołu wysłuchania	59
Załącznik nr 4 Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu	61
Załącznik nr 5 Wzór protokołu oględzin miejsca zdarzenia kolejowego	63
Załącznik nr 6 Wzór protokołu oględzin miejsca zdarzenia kolejowego na przejeździe	67
Załącznik nr 7 Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jego kategorie	71
Załącznik nr 8 Wzór protokołu ustaleń końcowych.....	82
Załącznik nr 9 Wzór strony tytułowej akt postępowania	86
Załącznik nr 10 Wzór rejestru zdarzeń.....	87
Załącznik nr 11 Wzór zawiadomienia o sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej	88

Załącznik nr 12 Wzór Rejestru sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń	89
Załącznik nr 13 Wzór Sprawozdania z sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej / innego wydarzenia	90
Wykaz zmian	91

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i zakres instrukcji

1. Celem „SKM r-8 Instrukcji o postępowaniu w sprawach zdarzeń w transporcie kolejowym” (zwanej dalej: Instrukcją) jest określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu), sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej lub innego wydarzenia oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez ustalanie i wykonywanie wniosków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe.
2. Instrukcja określa szczegółowe zasady powiadamiania o wydarzeniach, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji zdarzeń, sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń oraz zasady dokumentowania prowadzonego postępowania.
3. Określony w niniejszej instrukcji tryb zgłaszania, analizowania, badania oraz podejmowania środków zapobiegawczych po wystąpieniu sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej stanowi wypełnienie przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (zwaną dalej także PKP SKM lub Spółka) obowiązku wynikającego z postanowień Dyrektywy 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa kolei, Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010.
4. W sprawie poważnych wypadków, wypadków, incydentów, sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń w obrębie punktów styku linii kolejowej nr 250 z liniami kolejowymi innych zarządców infrastruktury (na wspólnych szlakach) należy przestrzegać postanowień zawartych porozumień i umów.
5. Instrukcja określa także:
 - 1) zasady prowadzenia statystyki i analizy stanu bezpieczeństwa,
 - 2) zasady postępowania w zakresie zapobiegania zdarzeniom, sytuacjom eksploatacyjnym potencjalnie niebezpiecznym i innym wydarzeniom,
 - 3) kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
6. Instrukcja obowiązuje:
 - 1) wszystkie komórki organizacyjne PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.,
 - 2) innych przedsiębiorców kolejowych, którzy zostaną zobowiązani do jej stosowania na podstawie „Umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej” (Regulamin 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 SKM.
7. Postanowienia niniejszej Instrukcji obowiązują dla zdarzeń kolejowych, sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń zaistniałych na zarządzanej przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. infrastrukturze oraz określają zasady postępowania dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. jako przewoźnika kolejowego na innych obsługiwanych liniach kolejowych, niebędących w zarządzie Spółki, w zakresie nieuregulowanym przepisami i procedurami obowiązującymi u właściwego zarządcy infrastruktury
8. Zasady prowadzenia akcji ratunkowych 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) Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych.
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.

§ 2

Znaczenie używanych określeń

1. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** - brak niedopuszczalnego ryzyka szkody w związku z realizacją procesów przewozowych po infrastrukturze kolejowej.
2. **Ryzyko** - częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody.
3. **Zagrożenie** - stan, który może prowadzić do wypadku.
4. **Wydarzenie kolejowe** (zwane także „wydarzeniem”) – każda niepożądana sytuacja zaistniała w systemie kolejowym 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.

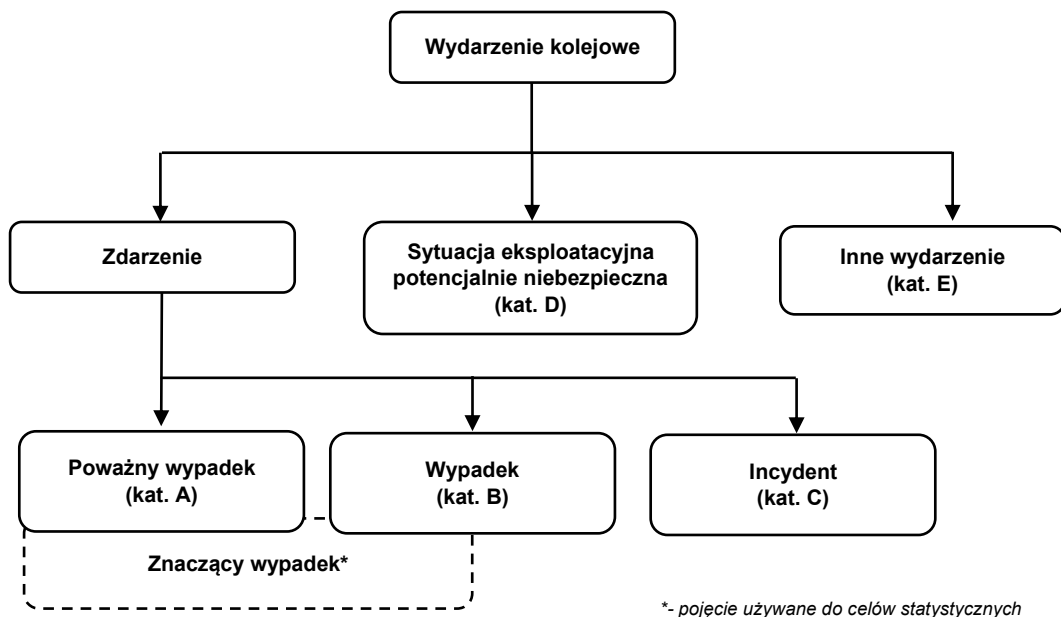
7. **Poważny wypadek** - każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
- 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami, lub
 - 2) powodujący 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, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
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 (w tym w jego ładunku) podczas przejazdu między stacją początkową a stacją końcową, w tym podczas postojów na stacji początkowej, stacji końcowej lub w czasie przejazdu oraz 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: pęknięcie szyny, odkształcenie lub inne przesunięcie toru, defekt sygnalizacji, minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie z przejechaniem 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 wyboczenia wymagające wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
18. **Defekt sygnalizacji** - defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i pojazdów kolejowych), w wyniku czego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej.
19. **Punkt niebezpieczny** - ukres rozjazdu, ukres skrzyżowania torów, granica przetaczania, koniec drogi ochronnej przebiegu lub inny punkt, uzasadniony warunkami miejscowymi, których przejechanie w trakcie danej jazdy może grozić kolizją pojazdu kolejowego lub wykolejeniem pojazdu kolejowego.
20. **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejechaniu przez punkt niebezpieczny** - dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny.
21. **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny** - dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny.
22. **Pęknięcie koła w eksploatowanym pojeździe kolejowym** - uszkodzenie koła zestawu kołowego powstałe w czasie eksploatacji, polegające na wystąpieniu nieciągłości materiału w postaci pęknięcia częściowego lub całkowitego, możliwego do stwierdzenia oględzinami lub metodami badań nieniszczących, powodujące utratę wymaganych właściwości eksploatacyjnych oraz kwalifikujące zestaw kołowy do natychmiastowego wyłączenia z użytkowania ze względu na stwarzanie ryzyka wypadku (wykolejenia lub kolizji).
23. **Pęknięcie osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym** - uszkodzenie osi zestawu kołowego powstałe w czasie eksploatacji, polegające na wystąpieniu nieciągłości materiału w postaci pęknięcia częściowego lub całkowitego, możliwego do stwierdzenia oględzinami lub metodami badań nieniszczących, powodujące utratę wymaganych właściwości wytrzymałościowych oraz kwalifikujące zestaw kołowy do natychmiastowego wyłączenia z użytkowania ze względu na stwarzanie ryzyka wypadku (wykolejenia lub kolizji).

24. **Sytuacja eksploatacyjna potencjalnie niebezpieczna** - wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, mające nieznaczny wpływ na wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu ryzyka akceptowalnego.

25. **Inne wydarzenie** - wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem, incydem ani sytuacją eksploatacyjną potencjalnie niebezpieczną, nie mające wpływu na bezpieczeństwo w ruchu kolejowym (nie wpływa na wzrost ryzyka). Wydarzenia związane z np. występami chuligańskimi (graffiti, uszkodzenia wewnątrz pojazdów kolejowych, kradzieże kabli itp.), braki zasilania (niezwiązane z ruchem kolejowym), wydarzenia w tunelach na obszarze kolejowym.

26. Schemat pojęciowy



27. **Samobójstwo** - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest śmierć, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ.

28. **Próba samobójcza** - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia.

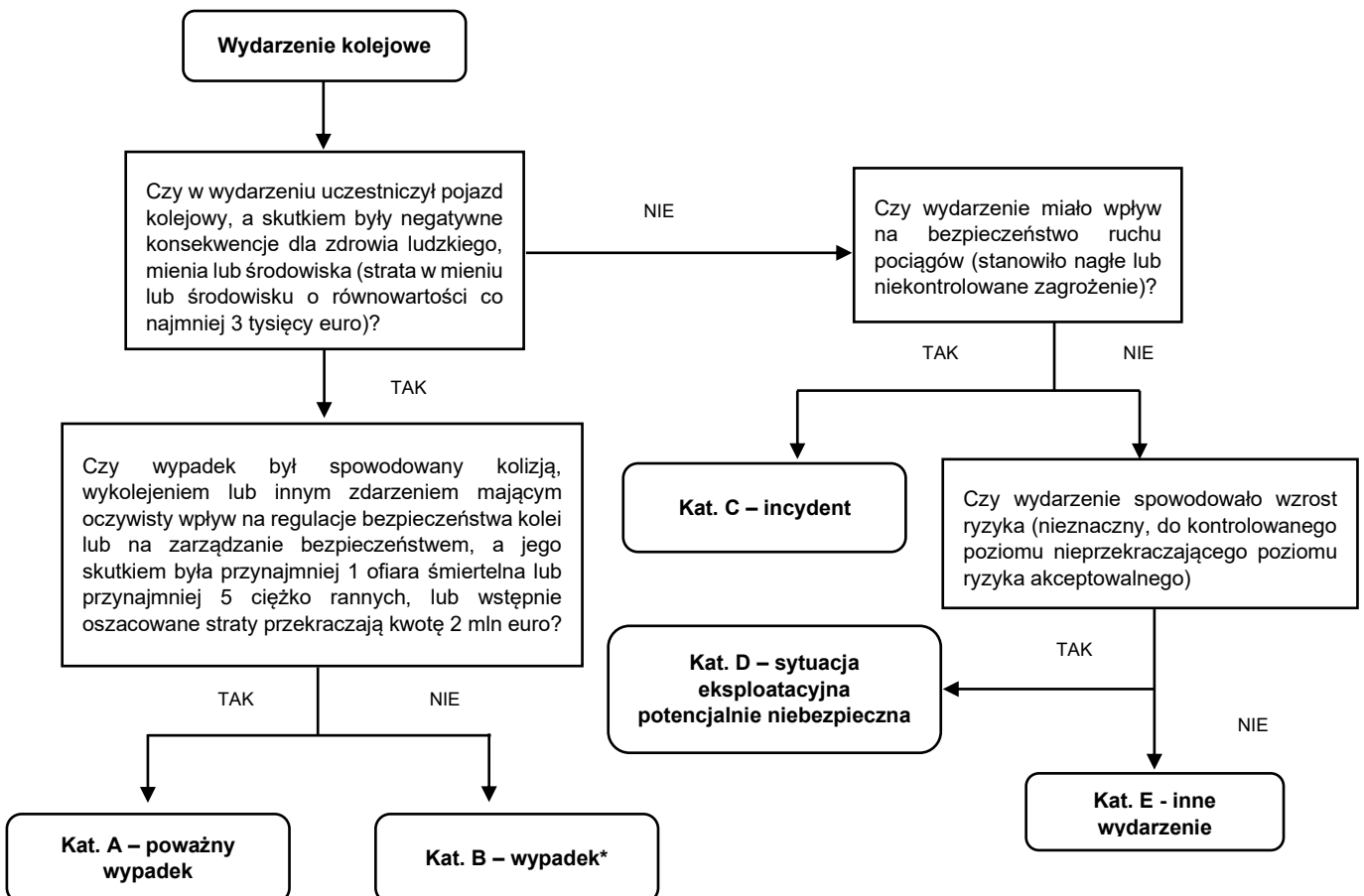
29. **Poważna awaria** - zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie transportu, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadząca do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

30. **Poszkodowany** - zabity, ciężko ranny lub ranny.

31. **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).

32. **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).

33. **Ranny** - osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej.
34. **Pasażer** - osoba odbywająca podróż koleją, z wyłączeniem obsady pociągu; do celów statystyki zdarzeń uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść do lub wysiąść z pociągu, będącego w ruchu.
35. **Metodyka wstępnej identyfikacji zdarzeń kolejowych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu kolejowego:**



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

36. **Pracownik lub podwykonawca (pracownik kolejowy)** - 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.
37. **Użytkownik przejazdu** - każda osoba korzystająca z przejazdu kolejowo kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo.
38. **Osoba nieuprawniona** - osoba przebywająca na terenie kolejowym w miejscu niedozwolonym, z wyjątkiem użytkowników przejazdów.

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 odrębnymi przepisami prawa,
 - 2) w wodach, mająca znaczący negatywny wpływ na potencjał ekologiczny, stan ekologiczny, chemiczny lub ilościowy wód lub stan środowiska wód morskich w obszarach morskich, o których mowa w odrębnych przepisach,
 - 3) w powierzchni ziemi, przez co rozumie się zanieczyszczenie gleby lub ziemi, w tym w szczególności zanieczyszczenie mogące stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzi.
42. **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.
43. **Linia kolejowa** - wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów. W rozumieniu niniejszej instrukcji linią kolejową jest linia nr 250 Gdańsk Główny - Rumia.
44. **Posterunek ruchu** - to punkt eksploatacyjny służący do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
45. **Posterunek zapowiadawczy** - jest to posterunek ruchu mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.
46. **Stacja** - posterunek zapowiadawczy, w obrębie, którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy.
47. **Posterunek odgałęźny** – posterunek zapowiadawczy urządzony poza stacją:
- 1) w miejscu odgałęzienia linii kolejowej,
 - 2) przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy i odwrotnie,
 - 3) w miejscu połączenia torów na szlaku.
- Posterunek odgałęźny bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych szlakach (odstępach).
48. **Szlak kolejowy** - jest to część linii kolejowej między:
- 1) dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi,
 - 2) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.

49. **Odstęp** - część toru szlakowego między:
- 1) posterunkiem zapowiadawczym a najbliższym posterunkiem odstępowym lub semaforem odstępowym blokady wieloodstępowej (samoczynnej),
 - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznicowymi,
 - 3) dwoma kolejnymi semaforami odstępowymi blokady wieloodstępowej (samoczynnej) dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.
50. **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 włączenia pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.
51. **Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.
52. **Pojazd trakcyjny** - pojazd kolejowy z napędem własnym.
53. **Pociąg** - pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
54. **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.
55. **Zarządca infrastruktury** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora. W rozumieniu postanowień niniejszej instrukcji zarządcą infrastruktury kolejowej jest PKP SKM.
56. **Dyżurny ruchu** - pracownik zarządcy infrastruktury odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach).
57. **Dyspozytor liniowy** - pracownik bieżącego nadzoru zarządcy infrastruktury, regulujący i koordynujący całokształt pracy związanej z ruchem kolejowym w obrębie wyznaczonego obszaru linii kolejowej przyjmujący zgłoszenia o zdarzeniu lub sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej.
58. **Komisja kolejowa** - osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
59. **Kierujący akcją ratunkową** - osoba będąca przedstawicielem zarządcy infrastruktury lub Państwowej Straży Pożarnej, kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratunkowej do czasu usunięcia skutków zdarzenia.
60. **PKBWK** - Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych.
61. **System zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (SMS)** – organizacja, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem.

62. **Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)** - informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem.
63. **Przewodniczący komisji kolejowej** - osoba powołana przez Dyrektora Przedsiębiorstwa, która na czas prowadzenia postępowania wyjaśniającego jest przedstawicielem PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., będącego zarządcą infrastruktury kolejowej.
64. **Przerwa w ruchu pociągów** - brak możliwości jazdy pociągów do jednej z sąsiednich stacji, przez co najmniej 30 minut.
65. **Ograniczenie ruchu** - zmniejszenie przepustowości szlaku lub stacji, związane ze zdarzeniem, trwające powyżej 60 minut, jeżeli spowodowało opóźnienie pociągów.
66. **Nieprawidłowe działanie (zadziałanie) urządzenia** - urządzenie realizuje funkcje (np. sterowania) niezgodnie z jego dokumentacją techniczną; zadziałanie - praca urządzenia w jednym cyklu roboczym.
67. **Uszkodzenie urządzenia** - urządzenie utraciło częściową lub całkowitą zdolność realizacji podstawowych funkcji (np. sterowania) określonych dokumentacją techniczną.
68. **Infrastruktura kolejowa** – infrastruktura kolejowa w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
69. **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.
70. **Linia bezpieczeństwa** – linia znajdująca się na całej długości peronu, wyznaczająca bezpieczną odległość od krawędzi peronowej.
71. **Manewr** - zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
72. **SOK SKM** - Komenda Straży Ochrony Kolei SKM.
73. **Dyrektor Przedsiębiorstwa** - Prezes Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
74. **PKP SKM** - PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.
75. **Pełnomocnik ds. SMS** - Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie Kolejowym PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
76. **UTK** - Urząd Transportu Kolejowego.
77. **Ustawa** - ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
78. **ECM** - (*Entity in Charge of Maintenance*) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego, wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego.
79. **TWR** - towary niebezpieczne wysokiego ryzyka.

80. **EDR** - Elektroniczny Dziennik Ruchu.

81. **SEPE** - System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej prowadzony przez PKP PLK S.A.

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 obowiązany jest zgłosić zdarzenie natychmiast, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury lub dyspozytorowi liniowemu, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób.
3. W przypadku zaistnienia zdarzenia poza linią kolejową zarządzaną przez PKP SKM, pracownik kolejowy obowiązany jest poinformować o tym zdarzeniu dyspozytora liniowego Spółki.
4. Pracownik kolejowy jest zobowiązany, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia poszkodowanym w zdarzeniu pierwszej pomocy.
5. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierownik pociągu lub prowadzący pojazd kolejowy zgłasza zdarzenie dyżurnemu ruchu najbliższego obsadzonego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury. Dyżurny ruchu jest zobowiązany niezwłocznie zawiadomić o zdarzeniu najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu czynności.
6. Kierujący robotami na nowobudowanych torach, obiektach i urządzeniach nieoddanych do eksploatacji, na obszarze zarządzanym przez PKP SKM, powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu o wszystkich zaistniałych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego na terenie wykonywania robót.
7. Zgłaszając zdarzenie należy podać: miejsce, czas, opis zdarzenia i jego skutki; brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

§ 4
Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora liniowego
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 zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”,
 - 2) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu,
 - 3) niezwłocznie powiadomić centrum powiadamiania ratunkowego (tel. 112), podając w miarę możliwości informacje o:
 - a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożenia nimi,
 - d) zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
 - e) wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania, 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 EDR);
 - 4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorowi liniowemu oraz bezpośrednio przełożonemu,
 - 5) zgłosić zdarzenie SOK SKM,
 - 6) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli zdarzenie miało miejsce na torach zelektryfikowanych,
 - 7) poinformować dyspozytora liniowego o wykonaniu czynności w pkt 1-3, 5-6,
 - 8) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych, podać dyspozytorowi liniowemu 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 EDR), uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej na dokumentach przewozowych;
 - 9) żądać od dyspozytora liniowego, stosownie do potrzeb:
 - a) wezwania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego,
 - b) powiadomienia żandarmerii wojskowej.
 - 10) powiadomić drużyny pociągowe o przyczynie postoju i przewidywanym czasie postoju,

- 11) 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 dyżurny ruchu rejestruje w Dzienniku telefonicznym (R-138).

2. Dyspozytor liniowy, któremu zgłoszono zdarzenie jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

- 1) dokonać czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 3, 5 i 6 oraz polecić zamknięcie torów, jeżeli czynności te nie zostały wykonane przez dyżurnego ruchu, a zachodzi taka konieczność,
- 2) wezwać zespół kolejowego ratownictwa technicznego – stosowanie do potrzeb,
- 3) 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,
- 4) 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,
- 5) niezwłocznie powiadomić członków komisji kolejowych ze strony PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.
- 6) zgłosić zdarzenie jednostce Żandarmerii Wojskowej, jeżeli zachodzi taka konieczność,
- 7) powiadomić właściwe terytorialnie powiatowe (miejskie) centrum zarządzania kryzysowego,
- 8) powiadomić o zdarzeniu wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i państwowego powiatowego inspektora sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska lub życia i zdrowia ludzi,
- 9) jeżeli w wyniku zdarzenia są zabici lub ciężko ranni (liczni), a poszkodowani zostali skierowani do szpitali – po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratowniczą przekazać rzecznikowi prasowemu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. informacje o adresach szpitali, do których przewieziono poszkodowanych oraz o telefonach kontaktowych, celem podania ich do wiadomości publicznej za pośrednictwem środków masowego przekazu.

3. O zaistnieniu zdarzenia Dyspozytor liniowy niezwłocznie powiadamia:

- 1) Oddział Terenowy UTK w Gdańsku,
- 2) Przewodniczącego PKBWK,
- 3) członków komisji kolejowych PKP SKM,
- 4) Zarząd PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.,
- 5) Dyrektora ds. Infrastruktury,
- 6) Dyrektora ds. Eksploatacji,
- 7) Naczelnika Wydziału Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym i Audytu,

- 8) najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające oczeniu,
- 9) właściwe służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę infrastruktury krytycznej oraz obronność państwa – w przypadku zdarzeń mogących mieć charakter sabotażu, cyberataku, ataku terrorystycznego lub innego zagrożenia bezpieczeństwa państwa.

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

4. Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik przewoźnika kolejowego, który otrzymał informację o zdarzeniu, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
 - 1) członków komisji kolejowej ze strony przewoźnika,
 - 2) Przewodniczącego PKBWK,
 - 3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia,
 - 4) najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające oczeniu,
 - 5) właściwe służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę infrastruktury krytycznej oraz obronności państwa – w przypadku zdarzeń mogących mieć charakter sabotażu, cyberataku, ataku terrorystycznego lub innego zagrożenia bezpieczeństwa państwa,
 - 6) 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. Powiadomiona o zdarzeniu komisja kolejowa, niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia komisji kolejowej, pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie, a w szczególności kierownik pociągu, kierujący pojazdem kolejowym powinien:
 - 1) sprawdzić, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów, manewry. Jeżeli ruch nie może się odbywać, dla zbliżających się pociągów podawać sygnał „Alarm”,
 - 2) poinformować dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury o dostrzeżonych zagrożeniach dla dalszego prowadzenia ruchu kolejowego, spowodowanych zaistniałym zdarzeniem,
 - 3) udzielić pierwszej pomocy rannym i unieruchomionym w wagonach,
 - 4) zapobiec powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru,

- 5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia,
 - 6) zabezpieczyć mienie kolejowe 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. Właściwa komisja kolejowa, do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową, 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, a 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 osoby wymienione w ust. 2 (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, stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyny 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 w celu przekazania informacji dla przewodników 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) w pozostałych przypadkach – po uprzednim opisanie stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.

§ 6

Zawiadomienie o zdarzeniu

1. Przewodniczący komisji kolejowej sporządza zawiadomienie, które przekazuje adresatom określonym w załączniku nr 1 do niniejszej instrukcji.
2. Jeżeli okoliczności i kategoria zdarzenia nie są jednoznaczne, w zawiadomieniu należy ustalić kategorię zdarzenia jako „w trakcie ustalania”.
3. Zawiadomienie o zdarzeniu, według wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do niniejszej instrukcji, powinno być przekazane niezwłocznie, nie później jednak niż w pierwszym dniu roboczym następującym po dniu jego stwierdzenia.
4. Na każde wysłane zawiadomienie (do każdego z adresatów) należy posiadać potwierdzenie jego wysłania, które należy załączyć do akt z postępowania, o których mowa w § 28.
5. 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 należy również zastosować w przypadku zmiany kategorii zdarzenia na samobójstwo (zgłoszone odrębnym trybem przez właściwy organ), powiadamiając o tej zmianie adresatów pierwotnego zawiadomienia.

§ 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 spowodować rejestrację zdarzenia zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji,
 - 2) spowodować powołanie komisji kolejowej,
 - 3) podjąć działania, zgodne z właściwymi regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce, mające na celu przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego 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 przyczyny zdarzenia,
 - 2) szacunkowe określenie rozmiarów strat z tytułu zdarzenia,
 - 3) sformułowanie wniosków zapobiegawczych.
2. Postępowanie w sprawie zdarzenia nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Zagadnienie te regulują odrębne przepisy.

§ 9 Organ prowadzący postępowanie

1. Postępowania w sprawach wypadków i incydentów prowadzą komisje kolejowe, w skład których wchodzi w szczególności wyznaczeni przedstawiciele przewoźników kolejowych, zarządców kolejowych, użytkownicy bocznic kolejowych i innych podmiotów rynku kolejowego, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu, bądź których infrastruktura kolejowa ma związek ze zdarzeniem.
2. Zgodnie z ustawą działa stała i niezależna PKBWK, 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, nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia otrzymania informacji o zdarzeniu kolejowym, o której mowa w § 6.
6. W przypadku podjęcia postępowania w sprawie wypadku lub incydentu przez PKBWK, komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.
7. Prezes UTK 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. Dyrektor Przedsiębiorstwa oraz kierownicy jednostek organizacyjnych innych podmiotów biorących udział w transporcie kolejowym wydają pracownikom wyznaczonym do udziału w pracach komisji kolejowych upoważnienia według obowiązującego w Spółce wzoru, ważne na czas udziału w pracach komisji kolejowych, które pracownicy powinni posiadać podczas prac w tych komisjach.
4. Wykaz osób powołanych pisemnie, przez Dyrektora Przedsiębiorstwa, do udziału w pracach komisji kolejowej (ich nazwiska, imiona, adresy e-mail oraz numery telefonów) powinien posiadać dyspozytor Przedsiębiorstwa.
5. Wykazy, o których mowa w ust. 4, należy uaktualniać po każdorazowej zmianie jakichkolwiek danych.
6. Dyrektor Przedsiębiorstwa powinien organizować szkolenia dla członków komisji kolejowych.

§ 11

Wyznaczanie składu komisji kolejowej do postępowania w sprawie wypadku lub incydentu

1. Dyrektor Przedsiębiorstwa zapewnia skład komisji, w oparciu o opracowany do tego celu plan dyżurów członków komisji kolejowej oraz niezwłoczny ich wyjazd do miejsca wypadku lub incydentu.
2. Dyrektor Przedsiębiorstwa pisemnie informuje wyznaczonych pracowników o powołaniu ich do udziału w pracach komisji kolejowych.
3. Dyspozytor liniowy po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu powiadamia o nim członków komisji kolejowej.
4. Przewodniczący komisji kolejowej może włączyć do składu komisji kolejowej osobę spoza wykazu, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia.
5. W przypadku zdarzenia związanego z powstaniem pożaru lub wybuchem w pracach komisji kolejowej dodatkowo biorą udział: inspektor lub specjalista ds. Ochrony Przeciwpożarowej PKP SKM oraz przewoźnika.

6. Niestawienie się wyznaczonego członka komisji kolejowej, w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji, nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.
7. Członkiem komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu, nie może być pracownik mający bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia lub będący w pokrewieństwie z osobą, która miała związek z powstaniem zdarzenia.
8. 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 Dyrektora Przedsiębiorstwa, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
9. O zmianie, o której mowa w ust. 8, informuje się pisemnie członków komisji kolejowej, Prezesa UTK oraz Przewodniczącego PKBWK.
10. Zmiany w składzie komisji kolejowej dokumentuje się w aktach postępowania.

§ 12

Kierowanie pracami komisji kolejowej

1. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym przeprowadzeniem postępowania.
2. Przewodniczącego komisji kolejowej powołuje pisemnie Dyrektor Przedsiębiorstwa, spośród członków komisji, wyznaczonych zgodnie z postanowieniami § 11.
3. Przewodniczący komisji kolejowej, z własnej inicjatywy lub na wniosek członków komisji, wyznacza miejsce przeprowadzania badania i pomiarów taboru kolejowego.
4. 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 zdarzenia może w szczególności:
 - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku,
 - 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wyciągi i odpisy do akt postępowania,
 - 3) wysłuchiwać protokolarnie osoby mające związek ze sprawami objętymi postępowaniem, protokolarnie zgodnie z załącznikiem nr 3 do niniejszej instrukcji,

- 4) przeprowadzać lub żądać przeprowadzenia konfrontacji, wizji lokalnych lub ekspertyz,
 - 5) żądać od związanych ze zdarzeniem innych podmiotów pomocy w prowadzeniu postępowania i przygotowaniu oraz dostarczeniu potrzebnych materiałów i ekspertyz,
 - 6) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydem - w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej - do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydemu bądź przyczynienie się do jego powstania.
3. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
 4. Komisja kolejowa jest obowiązana dokonać pomiarów infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych przyrządami posiadającymi ważne świadectwo 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 może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.
 9. Przewodniczący komisji kolejowej wyznacza miejsce przeprowadzania badania i pomiarów pojazdów kolejowych.
 10. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej lub elektronicznej, 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 obowiązana jest do współpracy z:
 - 1) kierującym akcją ratunkową - w zakresie zabezpieczenia materiałów dowodowych oraz wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych,
 - 2) Policją i Prokuraturą - w zakresie zbierania materiałów dowodowych,
 - 3) przedstawicielami UTK oraz przewodniczącym i członkami stałymi PKBWK – w zakresie prowadzenia postępowania.
2. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydemu przewodniczącego lub członka PKBWK, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego zdarzenia oraz o dokonanych ustaleniach.

3. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez PKBWK postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.
4. Komisja kolejowa, w razie potrzeby, zwraca się do SOK SKM, Policji lub jednostek służby zdrowia o pomoc w przeprowadzeniu 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 BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN WYPADKU LUB INCYDENTU

§ 15

Podjęcie prac przez komisje kolejową

1. Wyznaczona 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. 4, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu może nastąpić na stacji 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), powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji oraz właściwego dyspozytora liniowego.
3. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w ust. 2, skład komisji kolejowej może być uzupełniony, na zasadach określonych w § 11 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. Komisja kolejowa powinna wykonać możliwie największą liczbę badań na miejscu zaistnienia zdarzenia.
6. 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.
7. 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 pomieszczenia 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, SOK SKM 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 bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy, 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 (wzór – załącznik nr 4).
 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 zdarzenia, w zależności od potrzeb, należy w szczególności dokonać:
 - 1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia. W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości pracownika w czasie pracy lub podejrzenia zażycia środków odurzających przez niego, należy poddać go badaniu na zawartość tych środków w organizmie. Badaniu należy poddać również pracowników, mających związek z powstałym zdarzeniem. Komisja kolejowa ma obowiązek zarządzić przeprowadzenie badań stanu trzeźwości, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego i prowadzący pojazdy kolejowe, którzy mogli przyczynić się do spowodowania zdarzenia, oprócz powyższych badań podlegają kontrolnemu badaniu profilaktycznemu. Badania przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę. Pracownicy ci podlegają również powypadkowym badaniom psychologicznym wykonywanym w Samodzielnej

Pracowni Psychologii Pracy Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej. Wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt 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, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, dziennikach pracy dróżników przejazdowych, kartach pracy, na taśmach rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych, rejestratorach audiowizualnych 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 radiofonicznej 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, prawidłowości działania sbl, shp, urządzeń łączności, a 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 badań należy odnotować rodzaj i klasę przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary. Szczegółowy zakres czynności i urządzeń podlegających badaniu określono w SKM e-15 Wytyczne badania urządzeń sterowania ruchem po wypadku kolejowym,
- 7) ustalenia stanu nastawienia i położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, kranu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza,

- 8) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, liczby wagonów z czynnym hamulcem, włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego oraz wyjaśnienie ewentualnej przyczyny niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, ustalenia miejsca i wyników ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja sporządza protokół według wzoru stanowiącego załącznik nr 4 do niniejszej instrukcji,
- 9) badania nawierzchni kolejowej, podtorza i podłoża w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrojazdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki, stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami,
- 10) sprawdzenia sieci trakcyjnej pod względem: kompletności ciężarów urządzeń naprężających; pracy urządzeń naprężających (zakres działania, zablokowania, możliwości zablokowania); przesunięć wzdłużnych; kompletności wieszaków, połączeń elektrycznych, uszynień, izolatorów, podwieszów, osprzętu); możliwości wpływu innych elementów mogących mieć kontakt z siecią trakcyjną poza odbierakami trakcyjnymi; ilości podniesionych odbieraków trakcyjnych na sieci trakcyjnej,
- 11) 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,
- 12) 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,
- 13) o ile to możliwe, pomiaru krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m,
- 14) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru:
 - a) bezstykowego – 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.

- 15) w przypadku wykolejenia na rozjeździe lub skrzyżowaniu torów w jednym poziomie:
 - a) opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe, na którym doszło do zdarzenia, położenia zwrotnic sprzężonych, wykolejnic,
 - b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrojazdnic,

- c) pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie, oraz odpowiednich badań technicznych określonych w SKM d-4 Instrukcji o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów na torach zarządzanych przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., 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 badania technicznego rozjazdu oraz sprawdzenia krzywizny toru, o ile stanowił drogę przebiegu, metodą strzałek na cięciwie stałej.

16) pomiarów i badań pojazdu kolejowego:

Ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe kolejowym oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, pomiary powinny odbywać się w trzech miejscach:

- a) 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, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,
- b) na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania,
- c) na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia. Zakres pomiarów powinien być zgodny z właściwą regulacją przewoźnika kolejowego (w przypadku PKP SKM - SKM t-11 (Mt-11) Instrukcja pomiarów i oceny technicznej zestawów kołowych pojazdów trakcyjnych) oraz Dokumentacją Systemu Utrzymania, a wyniki wpisane do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych. Dla taboru pomocniczego i specjalnego pomiarów dokonać analogicznie jak dla innych pojazdów kolejowych przy wykorzystaniu dokumentacji techniczno – ruchowej pojazdu kolejowego. W razie potrzeby pojazd kolejowy należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym,

17) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów pojazdów kolejowych zgodnie z wymogami określonymi we właściwej regulacji przewoźnika kolejowego (w przypadku Spółki - SKMt-32 (Mt-32) Instrukcji o utrzymaniu pojazdów kolejowych) lub w Dokumentacji Systemu Utrzymania:

- a) wstępnie na miejscu zdarzenia:
 - ustalenia terminu i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
 - ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, cięgiowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,

- pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokości obrzeża, grubość obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,
 - ustalenia wielkość płaskich miejsc i nalepów na powierzchni toczonej 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 zmierzyć odległość zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów niewykolejonych od główki 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 wagonu 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 przed zdarzeniem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skręcenia wagonów,
- 22) ustalenia w przypadku zaistnienia zdarzenia na skrzyżowaniach w jednym poziomie torów z drogami kołowymi (przejazdach):
- a) czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru jak i od strony drogi,
 - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
 - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i czy była obecna na stanowisku, w miejscu wyznaczonym regulaminem,
 - d) czy jest zachowana widoczność pociągu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu oraz czy są zachowane warunki obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym,
 - e) stanu jezdni, drogi, pomostu, przejazdu w poziomie szyn,
- 23) ustalenia - w razie pożaru w pojeździe kolejowym na którym miejscu od pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego ogrzewczego lub z samodzielnym ogrzewaniem znajdował się pojazd kolejowy, a także rodzaju ładunku, sposobie 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 w granicach do końca pasa

przeciwpożarowego - odległości od toru, kierunku, w którym przemieszczał się pożar (od czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru,

25) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia,

26) określenia rozmiaru szkód powstałych wskutek zdarzenia (pożaru),

27) odczytania rozmów z urządzeń rejestrujących oraz sporządzenia protokołu z zarejestrowanych rozmów.

3. 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 wykolejenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem wykolejenia.
4. Odczytu i opisu taśmy lub innego nośnika urządzenia rejestrującego prędkość pojazdu kolejowego dokonuje, wskazany przez przewodniczącego komisji kolejowej, pracownik podmiotu gospodarczego użytkującego pojazd kolejowy, posiadający określone kompetencje i niezbędne oprzyrządowanie w przypadku rejestratora elektronicznego.
5. Przedstawiciel zarządcy infrastruktury, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca zdarzenia.
6. Na szkicu tym należy wskazać (z podaniem kilometrażu) dane istotne dla zdarzenia, a mianowicie: układ i numery torów w rejonie zdarzenia, usytuowanie, oznaczenie i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie i oznaczenie nastawni lub innych posterunków technicznych, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
7. Szkice dotyczące wyników pomiaru pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić pracownicy dokonujący tych pomiarów przy udziale komisji kolejowej.
8. Jeżeli zdarzenie zostało spowodowane urwaniem się części pojazdu kolejowego lub uszkodzeniem elementów nawierzchni kolejowej należy sporządzić zdjęcie fotograficzne lub szkic przekroju urwanej, złamanej lub pękniętej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.
9. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po zdarzeniu badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych PKP SKM.
10. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej samodzielnie lub na wniosek członka komisji może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach wewnętrznych, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia.
11. Jeżeli istnieje uzasadnione przypuszczenie, że zdarzenie zostało spowodowane 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 zabezpieczenia ładunku (np. drut

o średnicy 3 mm zamiast 6 mm, podkładki okrągłe zamiast prostokątnych lub kwadratowych, wiązania 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:
 - a) Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu kolejowego według wzoru określonego w załączniku nr 5 lub Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu według wzoru określonego w załączniku nr 6,
 - b) 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:
 - a) wstępną hipotezę przyczyn wypadku, z ewentualnym wskazaniem przyczyn, które można wykluczyć,

- b) plan wysłuchań pracowników kolejowych (z uwzględnieniem personelu wykonawców i podwykonawców), pasażerów mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości,
 - c) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem.
2. Przewodniczący komisji kolejowej może odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.

§ 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.
4. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub miejscem, o którym mowa w § 15 ust. 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.
5. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której są zatrudnieni, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

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

ROZDZIAŁ V USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA

§ 21 Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu postępowania, komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej ustalając:
 - 1) przyczyny wypadku lub incydentu,
 - 2) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;
 - 3) wnioski zapobiegawcze.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 7.

§ 22 Rodzaje przyczyn

1. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny zdarzenia, 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 stosowanymi uregulowaniami prawnymi, systemem zarządzania bezpieczeństwem, systemem zarządzania utrzymaniem lub innymi przepisami wewnętrznymi podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.
2. Podczas ustalania przyczyn zdarzenia należy uwzględnić w szczególności:
 - 1) zapisy w instrukcjach i regulaminach,
 - 2) niewłaściwe metody pracy,
 - 3) nieprawidłowości organizacyjne, niedostateczny nadzór,
 - 4) nienależyte utrzymanie infrastruktury kolejowej,
 - 5) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych,
 - 6) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe,
 - 7) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminów – wskutek ich nieznajomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, spożycia alkoholu, środków odurzających, 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 i wyskakiwanie z niego),
- 10) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym, chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi na przejeździe kolejowym itp.),
- 11) uchybienia polegające na nieprawidłowym załadunku, niewłaściwym opakowaniu lub umocowaniu ładunku,
- 12) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,
- 13) zła wola (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa),
- 14) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry itp.),
- 15) nagły zgon.

§ 23

Wnioski zapobiegawcze

1. Komisja kolejowa na podstawie ustaleń końcowych wypracowuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu wykluczenie lub minimalizowanie możliwości powstawania w przyszłości przyczyn, które doprowadziły do wypadku lub incydentu oraz ograniczenie poziomu ryzyka związanego z tymi przyczynami.
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,
 - 3) zmian w systemie nadzoru lub intensyfikacja nadzoru,
 - 4) zmian w systemie szkoleń,
 - 5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych z 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 Przedsiębiorstwa lub Dyrektor ds. Przewozów ma prawo wprowadzić dodatkowe (oprócz tych wskazanych przez komisję kolejową) środki zaradcze / środki kontroli ryzyka oraz wskazać komórki organizacyjne do ich realizacji.

§ 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 8.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, odnotowując datę złożenia podpisu, przy czym numer protokołu podaje przewodniczący komisji.
3. Protokół ustaleń końcowych lub jego kopię komisja kolejowa udostępnia:
 - 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu,
 - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK - w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu,
 - 3) właściwej miejscowo: komendzie miejskiej albo komendzie powiatowej lub komendzie rejonowej Policji oraz prokuraturze rejonowej - 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 protokole ustaleń końcowych należy sporządzić protokół uzupełniający (korektę) do protokołu ustaleń końcowych.
5. Protokół uzupełniający do protokołu ustaleń końcowych musi zawierać oprócz treści wprowadzanego uzupełnienia 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.
7. Komórki organizacyjne lub jednostki organizacyjne innych podmiotów, w których zatrudniony jest pracownik uczestniczący w zdarzeniu, zobowiązane są do współpracy z komisją kolejową, w zakresie bieżącego przekazywania danych niezbędnych do wypełniania dokumentacji z postępowania.

§ 26

Postępowanie w sprawach spornych

1. Członek komisji kolejowej, który ma zastrzeżenia do przebiegu postępowania, zebranych dowodów i materiałów, oceny i interpretacji wyników badań oraz proponowanego ustalenia przyczyn zdarzenia ma prawo do przedstawienia swojego stanowiska przewodniczącemu komisji kolejowej.
2. Zastrzeżenie należy złożyć pisemnie w trakcie lub niezwłocznie po zakończeniu danego etapu postępowania, podając uzasadnienie wskazujące naruszenie przepisów lub regulaminów.
3. Komisja kolejowa niezwłocznie, w pełnym składzie, rozpatruje wniesione zastrzeżenie i sporządza protokół z przyjętych rozstrzygnięć lub ustaleń.
4. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyny zdarzenia, przewodniczący komisji kolejowej informuje pisemnie o tym UTK.
5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, Prezes UTK może, zgodnie z postanowieniami ustawy, wystąpić z wnioskiem do Przewodniczącego PKBWK o przeprowadzenie postępowania w sprawie wypadku lub incydentu.
6. Jeżeli w okolicznościach wskazanych w ust. 4 i 5 Przewodniczący PKBWK 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 wystąpienia zdarzenia kolejowego.
2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
3. W uzasadnionych przypadkach, na pisemny wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
4. Po uzyskaniu zgody Prezesa UTK przewodniczący komisji kolejowej zobowiązany jest powiadomić Dyrektora właściwego Pionu.

ROZDZIAŁ VI CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA

§ 28 Akta postępowania

1. Akta postępowania powinny być prowadzone w wersji papierowej lub elektronicznej.
2. Akta postępowania powinny zawierać:
 - 1) zawiadomienie o zdarzeniu (zał. nr 2) wraz z potwierdzeniem jego wysłania,
 - 2) Protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu kolejowego lub Protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu (zał. nr 5 lub nr 6),
 - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów z miejsca zdarzenia (nawierzchni kolejowej, pojazdów kolejowych i ładunku),
 - 4) opis stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru,
 - 5) protokoły ustalenia stanu hamulców w pociągu (zał. nr 4), dokonanej wizji lokalnej, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz,
 - 6) dokumenty mające istotne znaczenie dowodowe dla danego zdarzenia (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu, taśmy prędkościomierza itp.),
 - 7) wyciąg z dokumentów: z dzienników ruchu, książek ostrzeżeń doraźnych, z książek kontroli urządzeń sterowania ruchem, z dzienników oględzin rozjazdów itp.,
 - 8) Regulamin obsługi przejazdu kolejowego lub przejścia dla pieszych, odpis metryki przejazdu,
 - 9) ekspertyzy, wyniki badań, opinie biegłych rzeczoznawców i instytucji badawczych, protokoły z wizji lokalnych,
 - 10) 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),
 - 11) protokoły wysłuchań pracowników kolejowych i innych osób (zał. nr 3),
 - 12) protokół ustaleń końcowych (zał. nr 8),
 - 13) zawiadomienia o realizacji zaleceń, względnie informacje o podjęciu właściwej działalności celem wykonania zaleceń, których realizacja wymaga dłuższego czasu.
3. Akta postępowania winny zawierać 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.
4. Po zakończeniu postępowania zgromadzone dokumenty należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących całość) i poszczególne strony ponumerować, przy czym:
 - 1) akta powinny być trwale połączone, zawierać spis treści i posiadać stronę tytułową wg wzoru stanowiącego załącznik nr 9 do niniejszej instrukcji,

- 2) akta o dużej objętości należy trwale połączyć w tomy oznaczone kolejnymi numerami, z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby,
 - 3) akta zakończonego postępowania przechowywane są (w ustalonej formie) u Naczelnika Wydziału Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym i Audytu.
5. W przypadku konieczności przesłania akt postępowania do innej jednostki organizacyjnej, którego przedstawiciel uczestniczył w postępowaniu powypadkowym lub organom ścigania i sądowiczym, przesyłający powinien uprzednio pozostawić u siebie uwierzytelniony odpis Protokołu ustaleń końcowych z postępowania, z odnotowaną datą przesłania akt i wskazaniem adresata.

§ 29

Wykonanie wniosków zapobiegawczych

1. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:
 - 1) natychmiast – jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
 - 2) niezwłocznie po podpisaniu protokołu – dla pozostałych przypadków.

§ 30

Informacja o zdarzeniach

1. Na szkoleniach okresowych należy przedstawiać pracownikom informację o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie Spółki, jak również na podstawie otrzymanych informacji o zdarzeniach na terenie innych linii kolejowych. Informacja ta winna zawierać analizę przebiegu i przyczyn zdarzeń, podjęte środki zapobiegawcze oraz sposób ich realizacji.

ROZDZIAŁ VII SYTUACJE EKSPLOATACYJNE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE

§ 31

Zgłoszenie sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej

1. Pracownik kolejowy, który zauważył sytuację eksploatacyjną potencjalnie niebezpieczną, powinien:
 - 1) podjąć działania zmierzające do ograniczenia jej skutków i potencjalnych zagrożeń, wynikających z zauważonego wydarzenia,
 - 2) niezwłocznie zgłosić zauważone wydarzenie dyżurnemu ruchu najbliższego obsadzonego posterunku ruchu, a jeżeli jest to niemożliwe, innemu pracownikowi posterunku technicznego zarządcy infrastruktury, który powinien niezwłocznie przekazać dyżurnemu ruchu treść otrzymanego zgłoszenia.
2. Zgłaszający sytuację eksploatacyjną potencjalnie niebezpieczną powinien podać miejsce, czas, rodzaj wydarzenia, potencjalne zagrożenia oraz podjęte działania.

§ 32

Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora liniowego po otrzymaniu zgłoszenia o sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej, jest zobowiązany:
 - 1) zastosować niezbędne środki i wdrożyć stosowne procedury przewidziane przepisami wewnętrznymi,
 - 2) wezwać w razie konieczności pogotowie, straż pożarną, policję, SOK SKM,
 - 3) zgłosić niezwłocznie wydarzenie dyspozytorowi liniowemu,
 - 4) powiadomić prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe o przyczynie i przewidywanym czasie postoju.
2. Dyspozytor liniowy, któremu zgłoszono sytuację eksploatacyjną potencjalnie niebezpieczną, gdy jest to konieczne zobowiązany jest:
 - 1) zgłosić wydarzenie Dyrektorowi Przedsiębiorstwa oraz swojemu bezpośredniemu przełożonemu,
 - 2) wezwać, stosownie do potrzeb, jednostki naprawcze lub ratownictwa technicznego,
 - 3) niezwłocznie zgłosić wydarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe lub pracownicy uczestniczyli w sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej,
 - 4) dokonać w prowadzonej dokumentacji stosownych zapisów potwierdzających przyjęcie i przekazanie zainteresowanym stronom informacji dotyczących zaistniałej sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej.

3. Informacje o sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej należy odnotować w prowadzonej na stanowisku pracy dokumentacji dyżurnego ruchu i dyspozytora liniowego. W informacji należy podać wszelkie dane istotne dla wydarzenia, a w szczególności miejsce, czas, opis wydarzenia i podjęte działania dla jej likwidacji.

§ 33

Pisemne powiadomienie

1. Dyspozytor liniowy sporządza pisemne zawiadomienie o sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej, według wzoru stanowiącego załącznik nr 11 i przekazuje zainteresowanym komórkom organizacyjnym.
2. Nie sporządza się zawiadomienia w przypadku, gdy dana sytuacja eksploatacyjna potencjalnie niebezpieczna zaistniała na innej infrastrukturze niż ta zarządzana przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. i skutki tego wydarzenia nie dotyczą Spółki (np. uszkodzona infrastruktura).
3. Zawiadomienie o sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej powinno być przekazane nie później niż w pierwszym dniu roboczym następującym po dniu jej stwierdzenia, przy wykorzystaniu poczty elektronicznej.
4. Jeżeli okoliczności i kategoria sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej nie są jednoznaczne, w zawiadomieniu należy wpisać kategorię: „w trakcie ustalania”.

§ 34

Rodzaje sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych

1. Sytuacje eksploatacyjne potencjalnie niebezpieczne mogą stanowić w szczególności:
 - 1) niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez pracowników kolejowych,
 - 2) kradzież, uszkodzenie lub wadliwe działanie elementów infrastruktury kolejowej,
 - 3) uszkodzenie pojazdów kolejowych powodujące konieczność ich naprawy, wymiany lub wyłączenia z użytkowania, w tym defekty i naprawy pojazdów trakcyjnych,
 - 4) pożar w pojazdach kolejowych i na obszarach kolejowych,
 - 5) napady na: ludzi, tabor, budowle i urządzenia,
 - 6) złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, np. obrzucenie pociągu przedmiotami, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym oraz ingerencja w te urządzenia,
 - 7) inne wydarzenia, w tym wywołane zjawiskami atmosferycznymi takimi, jak: powódź, huragany, intensywne opady, itp. które spowodowały przerwę lub ograniczenie w ruchu.
2. Szczegółową klasyfikację przyczyn sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i ich kategorie zawiera zał. nr 7.

§ 35

Zatajanie sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej

1. Zatajanie lub usiłowanie zatajania sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej jest zabronione.
2. Kierownik jednostki organizacyjnej, który dowiedział się o zatajeniu lub próbie zatajania, zobowiązany jest:
 - 1) zgłosić i spowodować rejestrację wydarzenia oraz podjęcie działań zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji,
 - 2) podjąć działania, zgodne z właściwymi regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce, mające na celu przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego na okoliczność zatajania lub próby zatajania.

§ 36

Badanie sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej

1. Po przyjęciu zgłoszenia o wystąpieniu sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej właściwy Dyrektor Pionu podejmuje decyzje dotyczącą zakresu wykonania niezbędnych badań celem ustalenia jej przyczyn i jej skutków, tj.:
 - 1) w przypadku, gdy przyczyna jest znana i nie budzi wątpliwości, a obowiązujące instrukcje określają tryb postępowania w zaistniałej sytuacji, nie wyznacza się dodatkowych czynności związanych z badaniem sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej,
 - 2) w pozostałych przypadkach, w zależności od rodzaju i charakteru zaistniałej sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej, właściwy Dyrektor zarządza wszczęcie (jednoosobowo lub komisyjnie) postępowania wyjaśniającego okoliczności i rozmiar skutków zaistniałego wydarzenia.
2. Wyznaczony pracownik lub powołana komisja zobowiązana jest do dokonania oględzin miejsca wystąpienia sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej i zebrania wszystkich niezbędnych informacji i dowodów mających służyć rzetelnemu przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego.
3. W badaniu sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej spowodowanej pożarem bierze udział inspektor ds. ochrony przeciwpożarowej.

§ 37

Ustalenia końcowe

1. Wyznaczony pracownik lub powołana komisja z przeprowadzonego postępowania sporządza sprawozdanie, którego wzór stanowi załącznik nr 14, które następnie przedkłada do akceptacji Dyrektorowi właściwego Pionu, który zlecił wszczęcie postępowania.

2. Dyrektor właściwego Pionu zatwierdza sprawozdanie wraz z środkami zapobiegawczymi oraz wskazuje merytoryczną komórkę organizacyjną Spółki, która jest zobowiązana do zrealizowania środków zapobiegawczych, chyba że zostało to wcześniej ustalone przez komisję kolejową.
3. Oryginał sprawozdania przekazywany jest do Naczelnika Wydziału Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym i Audytu, celem dalszego wykorzystania.
4. Sprawozdanie powinno zawierać:
 - 1) datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej,
 - 2) opis,
 - 3) skład komisji lub prowadzącego postępowania wyjaśniające,
 - 4) przyczynę i kategorię,
 - 5) wnioski, dotyczące postępowania,
 - 6) proponowane środki zapobiegawcze,
 - 7) ustalenie strat,
 - 8) datę i podpisy komisji.
5. W przypadku wątpliwości dotyczących kwalifikacji lub jej zmiany na zdarzenie kolejowe decyzję podejmuje prowadzący postępowanie wyjaśniające.
6. W przypadku, gdy zawiadomienie o sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej nadane było bez ustalonej kategorii, prowadzący postępowanie wyjaśniające nadaje kategorię sytuacji, zgodnie z przyczynami oraz biorąc pod uwagę zapisy w SEPE.
7. Postępowanie wyjaśniające powinno być prowadzone i zakończone bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż przed upływem 30 dni kalendarzowych, liczonych od pierwszego dnia po zaistnieniu sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej.
8. Na podstawie ustaleń z postępowania, wątpliwości dotyczące przypisania strat i ich pokrycia rozstrzyga się pomiędzy podmiotami gospodarczymi, których sytuacja eksploatacyjna potencjalnie niebezpieczna dotyczyła, przez wyznaczonych przedstawicieli na szczeblu ich kierownictw.
9. Sytuacje eksploatacyjne potencjalnie niebezpieczne są rejestrowane i są przedmiotem analiz - stanowią podstawę do planowania i wdrażania działań profilaktycznych, mających na celu ograniczenie przyczyn ich występowania oraz monitorowania poziomu bezpieczeństwa prowadzonej działalności.

ROZDZIAŁ VIII STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI

§ 38

Rejestracja zdarzeń, sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń

1. Każde zdarzenie lub sytuacja potencjalnie niebezpieczna zaistniała z udziałem PKP SKM musi być zarejestrowana przez pracowników do tego zobowiązanych, niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia o jej zaistnieniu.
2. Każde inne wydarzenie z udziałem PKP SKM, w przypadku, którego wszczęto postępowanie wyjaśniające, musi być zarejestrowane przez pracowników do tego zobowiązanych, niezwłocznie po otrzymaniu dekretacji właściwego Dyrektora Pionu, dotyczącej wszczęcia postępowania.
3. Wyznaczeni pracownicy prowadzą odpowiednio: rejestr zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) w arkuszu elektronicznym według wzoru stanowiącego załącznik nr 9 do niniejszej instrukcji, w których rejestrowane są wszystkie zgłoszone zdarzenia, w tym także samobójstwa i próby samobójcze, zgłoszone odrębnym trybem oraz rejestr sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń w arkuszu elektronicznym według wzoru stanowiącego załącznik nr 12.

§ 39

Statystyka zdarzeń, sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń

1. Prowadzenie statystyki zdarzeń, sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń jest niezbędne do planowania i monitorowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wynikających z ustanowionego w PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji kontrolnych i statystycznych.
2. Statystyka zdarzeń, sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń prowadzone są w rejestrach, o którym mowa w § 38 ust. 3.
3. Kierujący komórkami organizacyjnymi zobowiązani są do dokonywania analizy zarejestrowanych zdarzeń, sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń oraz podejmowania działań na rzecz eliminowania zidentyfikowanych zagrożeń.
4. Wyniki analiz, należy omawiać na naradach poświęconych zapobieganiu zdarzeniom.

§ 40

Wskaźniki bezpieczeństwa. Raport roczny 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).
2. Naczelnik Wydziału Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym i Audytu opracowuje raz w roku raport roczny bezpieczeństwa (za poprzedni rok kalendarzowy) i przekazuje go Prezesowi UTK w terminie określonym ustawą.
3. Wzór i zawartość raportu, o którym mowa w ust. 2, określone są w obowiązujących regulacjach prawnych w tym zakresie oraz w wytycznych do rocznych raportów bezpieczeństwa i sprawozdań ECM publikowanych przez UTK

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 zasady i warunki 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 SMS) 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 SKM odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na zarządzanym obszarze oraz są zobowiązani do wdrażania działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.

§ 42 Obowiązki kierowników komórek organizacyjnych i pracowników nadzoru

1. Szczególne obowiązki w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego mają:
 - 1) Naczelnicy Wydziału,
 - 2) Naczelnicy Sekcji,
 - 3) Kontrolerzy i Instruktorzy,
 - 4) Dyrektor ds. Infrastruktury,
 - 5) Dyrektor ds. Eksploatacji,
 - 6) Pełnomocnik ds. SMS.

2. Kierownicy komórek organizacyjnych oraz pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego odpowiedzialni są w szczególności za:
 - 1) wdrożenie środków zapobiegawczych i wniosków zapobiegawczych ustalonych przez komisje kolejowe,
 - 2) zapewnienie właściwego wykonywania obowiązków pracowniczych,
 - 3) zapewnienie właściwego stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - 4) zapewnienie właściwego stanu eksploatowanych pojazdów kolejowych,
 - 5) właściwe przygotowanie i organizację stanowisk pracy,
 - 6) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe wymaganych kwalifikacji i warunków psychofizycznych,
 - 7) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe znajomości obowiązujących przepisów, regulaminów i instrukcji poprzez prowadzenie szkoleń i szkoleń okresowych oraz egzaminów przewidzianych odrębnymi przepisami,
 - 8) prowadzenie audytu wewnętrznego związanego z zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu kolejowego zgodnie z zasadami określonymi w odrębnych przepisach.
3. Na skutek stwierdzonych uchybień w pracy, które mogą spowodować lub spowodowały zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego pracownik, decyzją pracodawcy, może zostać odsunięty od wykonywania czynności na zajmowanym stanowisku.
4. Kierownicy komórek organizacyjnych oraz pracownicy nadzoru mają obowiązek ujawniania i usuwania nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego, w tym celu zobowiązani są do sprawdzania stanu technicznego budowli, urządzeń technicznych służących do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, a także bieżącego instruowania pracowników w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

§ 43

Program Poprawy Bezpieczeństwa

1. Program Poprawy Bezpieczeństwa opracowuje powołany decyzją Prezesa Zarządu Zespół ds. opracowywania Programów Poprawy Bezpieczeństwa.
2. Program Poprawy Bezpieczeństwa opracowywany jest zgodnie z zasadami określonymi w obowiązującym w Spółce Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS).
3. Program Poprawy Bezpieczeństwa jest dokumentem określającym w szczególności:
 - 1) inicjatywy doskonalenia oraz priorytety monitorowania – przyporządkowane do poszczególnych priorytetowych celów bezpieczeństwa i utrzymania 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 Poprawy Bezpieczeństwa oraz osiągnięcia priorytetowych celów bezpieczeństwa i utrzymania (wraz ze wskaźnikami ilościowymi lub jakościowymi).

§ 44

Narada poświęcona zapobieganiu zdarzeniom

1. Naradę poświęconą zapobieganiu zdarzeniom organizuje raz w roku Członek Zarządu – Dyrektor ds. Przewozów poprzez Wydział Zarządzania Transportem Kolejowym i Audytu.
2. Narada, o której mowa w ust. 1, ma na celu:
 - 1) omówienie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - 2) dokonanie analizy działalności zapobiegawczej,
 - 3) ocenę wykonania środków korygujących i zapobiegawczych,
 - 4) wypracowanie kierunków działań korygujących i zapobiegawczych,
 - 5) wymianę doświadczeń i dobrych praktyk.
3. Do udziału w naradzie, o której mowa w ust. 1 mogą być zapraszani przedstawiciele przedsiębiorstw kolejowych współpracujących ze Spółką oraz przedstawiciele innych instytucji współpracujących w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Załącznik nr 1

Wykaz adresatów właściwych dla miejsca zdarzenia, których należy powiadomić pisemnie o zdarzeniu kolejowym

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,
- 6) jeżeli zachodzi taka potrzeba, właściwa miejscowo jednostka Centrum Zarządzania Kryzysowego.

B.

- 1) Prezes Zarządu - Dyrektor Przedsiębiorstwa PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.,
- 2) Członek Zarządu – Dyrektor ds. Przewozów,
- 3) Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym,
- 4) Przewoźnik (-cy) uczestniczący w zdarzeniu.

C.

Inni adresaci wskazani przez komisje kolejową sporządzającą protokół oględzin miejsca zdarzenia.

Załącznik nr 2
Wzór zawiadomienia o zdarzeniu kolejowym

.....

(dane jednostki organizacyjnej)

nr

tel.

Data wysłania:

.....

do

.....

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE ¹⁾

Kategoria zdarzenia²⁾:

.....

Miejsce zdarzenia³⁾:

.....

Data i godzina zdarzenia:

.....

Zwięzły opis zdarzenia z uwzględnieniem wstępnych skutków zdarzenia:

.....

.....

Imię i nazwisko osób prowadzących pojazdy kolejowe uczestniczące w zdarzeniu wraz z ich pracodawcą:

.....

.....

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)
- 2)
- 3)

-
- 1) Niepotrzebne skreślić.
 - 2) Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.
 - 3) W zależności od miejsca zdarzenia należy podać: numer linii, nazwę szlaku lub posterunku, nazwę bocznicy, kilometrą, numer toru.

Pytania dodatkowo zadane w sprawie i odpowiedzi wysłuchiwanego:

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

Wysłuchanie powyższe po zapoznaniu się z treścią podpisuję.

Do sposobu wysłuchania zastrzeżeń nie wnoszę.

.....
(data i podpis czytelny osoby wysłuchanej)

.....
(podpis protokolującego)

.....
.....
(podpisy osób obecnych przy wysłuchaniu)

Załącznik nr 4
Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu

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

sporządzony dnia o godz. na stacji, posterunku odgałęzonym, posterunku odstępowym km szlaku¹⁾ z powodu niezatrzymania się przez 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 hamulcowa			Uwagi
ogółem	próżnych	ładownych				wymagana		rzeczywista	
						%	ton	ton	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

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

3. Stan hamulców badanych wagonów o godz.										
Kolejny wagon od pojazdu z napędem	Seria	Numer	Ładowny czy próżny	Hamulec wyłączony (tak, nie) ¹⁾	Wagon oklejony nalepką „hamulec niezdolny do użytku” (tak, nie)	Masa hamująca wagonu w torach	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.,	z jaką przejechał obok sygnału „Stój” lub innego odpowiadającego mu miejscu
	rzeczywista km/godz.,	

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika	
---	--

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

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

¹⁾ Niepotrzebne skreślić

Załącznik nr 5

Wzór protokołu oględzin miejsca zdarzenia kolejowego

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

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem / incydentem¹⁾
 zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznicy¹⁾
 w torze km linii przez komisję kolejową w
 składzie:

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

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 (przełącznikowa, siłownia itp.):

.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich:

.....

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

.....

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):

.....

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

.....

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

.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia zachmurzenie
 opady temperatura
 widoczność słyszalność
 inne zjawiska

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

.....

IV. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

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

--	-------------------------

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

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

3. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....
.....

V. Przeprowadzone badania:

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

.....

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

.....

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

z udziałem:

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

VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾:

.....
kategoria
.....

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:

.....

VIII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

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

IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej:

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

-
-
-

pod przewodnictwem.....

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

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

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

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

1.
2.
3.

XII. Wykaz załączników:

.....
.....

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

.....
.....

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

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

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

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

Załącznik nr 6
Wzór protokołu oględzin miejsca zdarzenia
kolejowego na przejeździe

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

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem / incydem¹⁾ na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu¹⁾ kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznicy¹⁾ tor km linii przez komisję kolejową w składzie:

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

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

.....

- II. Warunki pogodowe:**

pora dnia opady

temperatura widoczność

zachmurzenie słyszalność

inne zjawiska

- III. Skutki:**

1. Poszkodowani:

Lp.	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a)	pasażerowie				
b)	pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców				
c)	użytkownicy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia				

d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	inni				
f)	informacje o poszkodowanych:				
				

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych:
.....
3. Uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych
.....
4. Ograniczenia w ruchu pociągów:
.....

IV. Dane o przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu:

1. Kąt skrzyżowania:
.....
2. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony toru:
.....
3. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony drogi:
.....
4. Rodzaj nawierzchni na przejeździe:
.....
5. Rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej:
.....
6. Typ urządzeń 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 drogi:
.....

12. Stan oświetlenia:

.....

13. Data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia oraz informacje na temat ich realizacji:

.....

V. Wyniki badania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej:

.....

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

1. Kierowcy pojazdu drogowego:

.....

2. Kierującego pojazdem kolejowym:

.....

3. Pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego:

.....

VII. Szacunkowa wartość strat:

.....

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

IX. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾:

.....

kategoria.....

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:

.....

X. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....

.....

.....

XI. Ustalenia odnośnie dalszej pracy komisji kolejowej:

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

-,

-,

-

pod przewodnictwem

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

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

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

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.

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

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej

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

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

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

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

Załącznik nr 7
Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej
zdarzenia oraz jego kategorie

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

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1.	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2.	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3.	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4.	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5.	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny	*04
5a.	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny	*04
6.	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7.	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
8.	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9.	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10.	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11.	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12.	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13.	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14.	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.)	*13
15.	Zamach zbrodniczy	*14
16.	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
17.	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16

18.	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
19.	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
20.	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	*19
21.	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	*20
22.	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	*21
23.	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
24.	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	*23
25.	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
26.	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27.	Eksplzja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28.	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29.	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30.	Złośliwe, chulikańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31.	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31
32.	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
33.	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
34.	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	*34
35.	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36.	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36

37.	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38.	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39.	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
40.	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

Objaśnienie:

1. Dla zakwalifikowania poważnego wypadku lub wypadku do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy odpowiednio:
 - 1) dokonać wyboru grupy w zależności od powagi skutków zdarzenia oraz określić oznaczenie literowe odpowiadające tej grupie następująco: **A** - poważny wypadek, **B** – wypadek,
 - 2) dokonać wyboru kwalifikacji przyczyny bezpośredniej oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię liczbową,
 - 3) zakwalifikować zdarzenie poprzez wstawienie w miejsce oznaczenia * liczby odnoszącej się do kategorii określonej wyżej przyczyny bezpośredniej.
2. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, oznacza minięcie:
 - 1) obsługiwanego świetlnego sygnalizatora przytorowego nadającego sygnał „Stój” lub informującego o niebezpieczeństwie,
 - 2) końca zezwolenia na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS,
 - 3) wskaźnika W ETCS 10 lub świetlnego sygnalizatora przytorowego oznaczonego za pomocą wskaźnika W ETCS 10, nadającego sygnał SE, bez odpowiedniego rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej podczas jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS pociągu lub innego pojazdu kolejowego prowadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR),
 - 4) punktu przekazanego przez urządzenia radiołączności lub oznaczonego w odpowiednim rozkazy pisemnym lub instrukcji europejskiej,
 - 5) innego sygnału lub wskaźnika nakazującego zatrzymanie, w tym sygnału ręcznego, z wyłączeniem kozłów oporowych oraz wskaźnika W4.
3. Minięciem sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, nie jest sytuacja, w której:
 - 1) pociąg lub inny pojazd kolejowy bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”,
 - 2) z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie został nadany na tyle wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg lub inny pojazd kolejowy.
4. Samobójstwom oraz próbom samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, na leży nadać oznaczenie literowe odpowiednio **S** (samobójstwo) albo **PS** (próba samobójcza).
5. Przykłady:
 - 1) dla poważnego wypadku spowodowanego w wyniku przyjęcia pociągu lub innego pojazdu kolejowego na stację na tor zajęty – kategoria poważnego wypadku – A02,

- 2) dla wypadku – najechania pociągu lub innego pojazdu kolejowego na inny pociąg lub inny pojazd kolejowy stojący na torze zajęтым, z przyczyny jak w pkt. 1 – kategoria wypadku – B02,
- 3) dla poważnego wypadku polegającego na najechaniu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako samobójstwo – kategoria poważnego wypadku A34S,
- 4) dla wypadku polegającego na najechaniu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako próba samobójcza – kategoria wypadku – A34PS.

II. KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ INCYDENTU ORAZ JEJ KATEGORIE

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1.	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2.	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3.	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4.	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny.	C44
4a.	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny.	C44
5.	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6.	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7.	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8.	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9.	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10.	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11.	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12.	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: - nieosłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, - nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, - nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy.	C52
13.	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	C53
14.	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	C54

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

Objaśnienie:

1. Dla zakwalifikowania incydentu do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy dokonać kwalifikacji przyczyny oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię literowo-liczbową.
2. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 4 i 4a tabeli, oznacza minięcie:
 - 1) obsługiwanego świetlnego sygnalizatora przytorowego nadającego sygnał „Stój” lub informującego o niebezpieczeństwie,
 - 2) końca zezwolenia na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS,
 - 3) wskaźnika W ETCS 10 lub świetlnego sygnalizatora przytorowego oznaczonego za pomocą wskaźnika W ETCS 10, nadającego sygnał SE, bez odpowiedniego rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej podczas jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS pociągu lub innego pojazdu kolejowego prowadzonego

- w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR),
- 4) punktu przekazanego przez urządzenia radiołączności lub oznaczonego w odpowiednim rozkazie pisemnym lub instrukcji europejskiej,
 - 5) innego sygnału lub wskaźnika nakazującego zatrzymanie, w tym ręcznego, z wyłączeniem kozłów oporowych oraz wskaźnika W 4.
3. Minięciem sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 4 i 4a tabeli, nie jest sytuacją, w której:
- 1) pociąg lub inny pojazd kolejowy bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”,
 - 2) z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie został nadany na tyle wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg lub inny pojazd kolejowy.
4. Próbom samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, należy nadać oznaczenie literowe PS.
5. Przykład

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

III. KWALIFIKACJE PRZYCZYN SYTUACJI EKSPLOATACYJNYCH POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNYCH

Niezależnie od poważnych wypadków, wypadków i incydentów dochodzi na liniach kolejowych do szeregu wydarzeń kolejowych, które nie wypełniają kryteriów zdarzeń kolejowych wskazanych w treści ustawy o transporcie oraz rozporządzeniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Wydarzenia te zwane dalej sytuacjami eksploatacyjnymi potencjalnie niebezpiecznymi podlegają rejestracji w osobnym rejestrze. Dla ustalenia ich przyczyn oraz właściwego zaszeregowania sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych wprowadza się metodę literowo - cyfrową ich kwalifikacji:

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1.	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
2.	Wystąpienie stanu awaryjnego lub innej nieprawidłowości (w tym nieprawidłowości załadunku) w pojeździe kolejowym (płaskie miejsca lub nalepy na powierzchni tocznej koła, luźna obręcz na kole stwierdzona podczas postoju pociągu itp.), zarejestrowane przez urządzenie dsat albo dostrzeżone przez personel obsługi, które spowodowało konieczność wyłączenia tego pojazdu z pociągu	D71
3.	Uszkodzenie nawierzchni kolejowej (w tym pęknięcie szyny) lub obiektu inżynierskiego	D72
4.	Awaryjne zamknięcie toru spowodowane brakiem właściwego planowania robót w zakresie branży drogowej	D721
5.	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
6.	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie łączy ogólnie-eksploatacyjnych, łączy transmisji danych albo kabli szlakowych teletechnicznych	D74
7.	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
8.	Nieprawidłowe działanie urządzeń: srk, łączności, energetycznych lub sieci trakcyjnej spowodowane kradzieżą	D76
9.	Wyprawienie pociągu lub pojazdu kolejowego w kierunku niezgodnym z opracowanym rozkładem jazdy, na sygnał zezwalający, przy sprawnie działających urządzeniach srk	D77
10.	Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie urządzeń srk, w tym na przejazdach kolejowo-drogowych, oraz urządzeń telewizji użytkowej	D78
11.	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 SKM e-1 (o ile w dalszym ciągu możliwe było	D79

	wsiadanie i wysiadanie podróżnych na peronie, bez konieczności cofania pociągu)	
12.	Uszkodzenie sieci trakcyjnej lub przerwa w jej zasilaniu	D80
13.	Awaryjne zamknięcie toru spowodowane brakiem właściwego planowania robót w zakresie branży energetyki	D801
14.	Przerwa łączności w sieci zapowiadawczej, strażnicowej lub radiowej	D81
15.	Uszkodzenie, zły stan techniczny lub brak wymaganych parametrów technicznych pojazdu kolejowego z napędem, który spowodował konieczność jego sprawdzenia, naprawy, wymiany lub użycia lokomotywy dodatkowej – z powodów innych niż zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu, powodujące odwołanie pociągu lub długotrwałą przerwę w ruchu pociągów	D82
16.	Wysypianie się środka chemicznego, wyciek cieczy lub ulatnianie się gazu niewymagające interwencji władz ani zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego	D83
17.	Przypadkowe nadanie automatyczne sygnału A1r „Alarm” przez pracownika kolejowego lub nieuprawnione nadanie tego sygnału przez inną osobę	D84
18.	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
19.	Pożar obiektów, pomieszczeń kolejowych lub w granicach obszaru kolejowego (las, zboża, trawy itp.) poza bezpośrednim sąsiedztwem torów, a także długotrwale odstawionego pojazdu kolejowego	D86
20.	Uszkodzenie sieci jezdnej zależne od elektrycznego pojazdu trakcyjnego i/lub jego obsługi, w tym spowodowane złym stanem technicznym odbieraka prądu	D87
21.	Zdarzenia losowe, np.: burze, huragany, zasy pyłowe, osunięcia ziemi, powalone drzewa itp. – nie powodujące strat w mieniu	D88
22.	Kradzież lub usiłowanie kradzieży mienia kolejowego lub mienia powierzonego kolei oraz włamanie do pomieszczeń służbowych	D89
23.	Niezachowanie ostrożności podczas wsiadania/wysiadania lub niezastosowanie się do sygnałów ostrzegawczych podczas postoju pociągu w peronie	D90
24.	Inne sytuacje potencjalnie niebezpieczne – niewystępujące w ww. kwalifikacjach	D91

Do zakwalifikowania wydarzenia do określonej kategorii sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej należy ustalić precyzyjnie przyczynę i nadać mu kategorię literowo-liczbową np. **D88** dla przypadku zdarzeń losowych, takich jak: burze, huragany, zasy pyłowe, osunięcia ziemi, powalone drzewa itp. – nie powodujące strat w mieniu.

IV. KWALIFIKACJA INNYCH WYDARZEŃ KOLEJOWYCH

Niezależnie od zdarzeń kolejowych i sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych dochodzi na liniach kolejowych do szeregu innych wydarzeń kolejowych, które nie wypełniają kryteriów zdarzeń kolejowych wskazanych w treści ustawy o transporcie oraz rozporządzeniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Wydarzenia te zwane dalej innymi wydarzeniami kolejowymi nie podlegają raportowaniu w ramach informacji przekazywanych do UTK. Dla ustalenia ich przyczyn oraz właściwego zaszeregowania wprowadza się metodę literowo - cyfrową ich kwalifikacji:

Lp.	Kwalifikacja wydarzenia	Kategoria
1.	Wydarzenia związane z czynnościami handlowymi lub technologicznymi w pociągu, np. wydłużona odprawa podróżnych, wydłużone lokowanie podróżnych, oczekiwanie na drużynę pociągową lub wydłużona podmiana, usunięcie z pociągu pasażera bez ważnego biletu, interwencja Policji itp.	E92
2.	Śmierć, zaślabnięcie, uszkodzenie ciała w pojeździe kolejowym lub na obszarze kolejowym – niezwiązane z ruchem kolejowym	E93
3.	Pozostałe wydarzenia kolejowe niebędące zdarzeniami ani sytuacjami eksploatacyjnymi potencjalnie niebezpiecznymi	E99
4.	Dewastacja na obszarze kolejowym, kradzież lub usiłowanie kradzieży mienia kolejowego (graffiti, uszkodzenia, wybite szyby wiat peronowych lub w pojeździe kolejowym) – niezwiązane z ruchem kolejowym i nie generujące wzrostu ryzyka (poza linią bezpieczeństwa)	E100
5.	Dewastacja w pojeździe kolejowym (graffiti, uszkodzenia szyb – niezwiązane z ruchem kolejowym i nie generujące ryzyka)	E101
6.	Uszkodzenie, zły stan techniczny lub brak wymaganych parametrów technicznych pojazdu kolejowego z napędem, który spowodował konieczność jego sprawdzenia, naprawy, wymiany lub użycia lokomotywy dodatkowej – z powodów innych niż zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu, niepowodujące odwołania pociągu i niepowodujące długotrwałej przerwy w ruchu pociągów	E102
7.	Brak zasilania na peronach – nieprawidłowe działanie wyświetlaczy na peronach, megafonów, monitoringu, brak oświetlenia na peronie itp.	E103
8.	Napaść na pracownika kolei	E104
9.	Nieuzasadnione użycie hamulca bezpieczeństwa przez podróżnego	E105

Objaśnienie:

1. Do zakwalifikowania wydarzenia do określonej kategorii innych wydarzeń kolejowych należy ustalić precyzyjnie przyczynę i nadać mu kategorię literowo-liczbową np. **E93** dla przypadku śmierci, zaślabnięcia, uszkodzenia ciała w pojeździe kolejowym lub na obszarze kolejowym – niezwiązane z ruchem kolejowym.
2. Informacje o zaistnieniu powyższych wydarzeń należy zamieścić w sytuacji eksploatacyjnej za dobę, w punkcie dotyczącym wydarzeń.
3. Na podstawie danych o innych wydarzeniach zawartych w rozsyłanej codziennie przez Dyspozyturę Przedsiębiorstwa sytuacji eksploatacyjnej za dobę, właściwy Dyrektor Pionu wskazuje przypadki, dla których ma być przeprowadzone postępowanie wyjaśniające oraz wyznacza prowadzącego.

4. Postępowanie wyjaśniające dla innego wydarzenia prowadzone jest analogiczne do zasad określonych dla sytuacji eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej, opisanych w § 37.

Załącznik nr 8
Wzór protokołu ustaleń końcowych

.....
(dane jednostki organizacyjnej) (miejsce i data sporządzenia)
nr

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH¹⁾

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem / incydem¹⁾
..... kategorii zaistniałym w dniu o godz.
na stacji / szlaku / bocznicy²⁾ w torze / rozjeździe²⁾ km
..... linii na obszarze zarządcy infrastruktury / użytkownika
bocznicy kolejowej²⁾ jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury /
użytkownika bocznicy kolejowej²⁾ właściwa dla miejsca zdarzenia przez
komisję kolejową w składzie:

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

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją nr z dnia

Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania:

I. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

- 1.1.
- 1.2.

II. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO

2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

2.1.1. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:

.....
.....

2.1.2. świadków:

-
.....
- 2.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:
- 2.2.1. system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:
.....
- 2.2.2. tory i rozjazdy na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia:
.....
- 2.2.3. urządzenia łączności :
.....
- 2.2.4. pozostałe elementy infrastruktury:
.....
- 2.2.5. pojazdy kolejowe:
.....
- 2.3. Analiza zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z pojazdów kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunku ruchu)
.....
.....
- 2.4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
- 2.4.1. środki podjęte przez pracowników kolejowych do kontroli ruchu i sygnalizacji:
.....
- 2.4.2. wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów:
.....
- 2.4.3. środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia:
.....
- 2.5. Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
- 2.5.1. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:
.....
- 2.5.2. stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia:
.....
- 2.5.3. warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem:

.....
2.5.4. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:
.....

2.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:

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

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

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

III. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ

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

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

3.3. Przyczyny wypadku / incydentu²⁾:

3.3.1. Bezpośrednia:
.....

3.3.2. Pierwotna:
.....

3.3.3. Pośrednie:
.....

3.3.4. Systemowe:

.....

3.4. Kategoria wypadku / incydentu²⁾:

.....

3.5. Zdarzenie było / nie było²⁾ znaczącym wypadkiem (w rozumieniu § 2 ust. 8 niniejszej instrukcji).

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

.....

IV. WNIOSKI ZAPOBIEGWACZE

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

V. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ

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

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

Załącznik nr 9
Wzór strony tytułowej akt postępowania

.....
(pieczęć jednostki organizacyjnej)

POSTĘPOWANIE NR.....
w sprawie poważnego wypadku / wypadku / incydentu¹⁾ kolejowego

KATEGORIA:

DATA:

GODZINA:

LINIA KOLEJOWA NR:

STACJA:

SZLAK:

KILOMETR LINII:

AKT ZAWIERA PONUMEROWANYCH STRON

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Załącznik nr 10
Wzór rejestru zdarzeń

REJESTR ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

Objaśnienie:

W rubr. 6 - 8 należy podawać liczbę osób poszkodowanych z odpowiednimi symbolami.

Symbole oznaczają poszkodowanych:


P – pasażer

PP – pracownik łącznie z personelem podwykonawców

UP – użytkownik przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść

ON – osoba nieuprawniona do przebywania na obszarze kolejowym.

IN – inna osoba

				REJESTR ZDARZEŃ KOLEJOWYCH ZA ROK.....									
				Lp.	Miejsce zdarzenia (stacja, szlak)	Data godz. i min	Kategoria	Określenie zdarzenia (z podaniem numeru pociągu)	Skutki zdarzenia				Przyczyny zdarzenia
zabitych	ciężko ranionych	lekkich ranionych	straty w zdarzeniach										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Załącznik nr 11
Wzór zawiadomienia o sytuacji
eksploatacyjnej potencjalnie niebezpiecznej

.....

Data wysłania:

.....

(dane jednostki organizacyjnej)

nr

tel.

ZAWIADOMIENIE

O SYTUACJI EKSPLOATACYJNEJ POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ

Kategoria:

Miejsce:

Data i godzina:

Zwięzły opis z uwzględnieniem skutków:

.....
.....

Dane o pociągu:

Numer pociągu:

Nr pojazdu kolejowego:.....

Prawdopodobna przyczyna zdarzenia:

Przebieg akcji ratunkowej:

Otrzymują:

1)


2)

3)

.....

(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Załącznik nr 12
Wzór Rejestru sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń

		Rejestr sytuacji eksploatacyjnych potencjalnie niebezpiecznych i innych wydarzeń za rok				
Lp.	Miejsce zdarzenia potencjalnie wypadkowego (stacja, szlak)	Data godz. i min.	Kategoria	Określenie zdarzenia potencjalnie wypadkowego (z podaniem numeru pociągu)	Przyczyny zdarzenia potencjalnie wypadkowego	Miejsce przechowywan ia akt dochodzenia
1	2	3	4	5	6	7

Załącznik nr 13
Wzór Sprawozdania z sytuacji eksploatacyjnej
potencjalnie niebezpiecznej / innego wydarzenia

.....
(dane jednostki organizacyjnej)

Gdynia,
(data)

nr
(numer sprawy)

tel.

SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI EKSPLOATACYJNEJ POTENCJALNIE
NIEBEZPIECZNEJ / INNEGO WYDARZENIA¹⁾

1) Data, godzina i miejsce:

2) Opis.

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

3) Skład komisji lub prowadzący postępowanie wyjaśniające

.....
.....

4) Przyczyna i kategoria

.....
.....

5) Wnioski:

6) Proponowane środki zapobiegawcze

1.

2.

3.

7) Ustalenie strat.

8) Data i podpis/y prowadzącego/ych postępowanie wyjaśniające.

.....

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Wykaz zmian

Lp.				Zmiana obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wprowadzającego zmianę
	Rok	Nr	Poz.		