

Do użytku wewnętrznego

**Instrukcja postępowania
w sprawie poważnych wypadków, wypadków
i incydentów w transporcie kolejowym
na boczniczy kolejowej
OT Port Świnoujście S.A.**

PODSTAWA PRAWNA

Instrukcja niniejsza opracowana została na podstawie postanowień § 29 ust.2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 369), w związku z art. 19 ust. 3 pkt. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 z późn. zm) oraz w oparciu o postanowienia:

- 1) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 z późn. zm),
- 2) ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 1398),
- 3) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.),
- 4) rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 lutego 2007 r. w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku i incydentu kolejowego (Dz. U. z 2007 r. poz. 268 z późn. zm.),
- 5) rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 30 grudnia 2002 r. w sprawie poważnych awarii objętych obowiązkiem zgłoszenia do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2003 r. poz. 58 z późn. zm.).

OŚWIADCZENIE UŻYTKOWNIKA BOCZNICY KOLEJOWEJ

Niniejszy przepis wewnętrzny spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Wiceprezes Zarządu
Dyrektor ds. Technicznych
mgr inż. Krzysztof Gańcza

Prezes Zarządu
Dyrektor Główny

Ludwik Heinsch.....
(podpis użytkownika boczniczy kolejowej)

Spis treści

Rozdział I Postanowienia ogólne	5
§ 1. Cel i zakres instrukcji	5
§ 2. Znaczenie użytych pojęć i określeń	6
§ 3. Schemat pojęciowy i metodyka identyfikacji zdarzeń	12
§ 4. Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom	13
Rozdział II. Zawiadomienie o zdarzeniu	14
§ 5. Obowiązki ustawowe	14
§ 6. Zgłoszenie zdarzenia	14
§ 7. Postępowanie po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu	15
§ 8. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia	16
§ 9. Zawiadomienie o zdarzeniu	17
§ 10. Zatajanie zdarzenia	17
Rozdział III. Tryb pracy oraz powoływanie przewodniczącego komisji kolejowej	18
§ 11. Wybór członków komisji kolejowej	18
§ 12. Kierowanie pracami komisji kolejowej	18
§ 13. Szkolenia i warsztaty dla członków komisji kolejowej	20
Rozdział IV. Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową	20
§ 14. Zadania komisji kolejowej	20
§ 15. Dokumentacja komisji kolejowej	21
§ 16. Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia	22
Rozdział V. Badania okoliczności i przyczyn zdarzenia	22
§ 17. Przybycie komisji kolejowej na miejsce zdarzenia	22
§ 18. Członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych na miejscu zdarzenia	23
§ 19. Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia	23
§ 20. Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena	24
§ 21. Protokół oględzin miejsca zdarzenia	30
§ 22. Badania i ekspertyzy	30
§ 23. Wstępna analiza zdarzenia	31
Rozdział VI. Ustalenia wyników postępowania	31
§ 24. Ustalenia końcowe	31
§ 25. Ustalenie przyczyn	31
§ 26. Wnioski zapobiegawcze	32
§ 27. Ustalenie strat	33
§ 28. Protokół ustaleń końcowych	34
§ 29. Postępowanie w sprawach spornych	34

§ 31. Współpraca z UTK w ramach nadzoru nad pracą komisji kolejowej	35
Rozdział VII. Czynności po zakończeniu postępowania	36
§ 32. Akta postępowania	36
§ 33. Wykonanie wniosków zapobiegawczych	37
Rozdział VIII. Postanowienia końcowe	38
§ 34. Informowanie pracowników o zdarzeniach	38
§ 35. Postanowienia administracyjne	38
ZAŁĄCZNIK NR 2 Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku/wypadku lub incydencie	41
ZAŁĄCZNIK Nr3 Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej	42
ZAŁĄCZNIK Nr 4 Wzór protokołu z wysłuchania.....	43
ZAŁĄCZNIK Nr 5 Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców.....	44
ZAŁĄCZNIK Nr 6 Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu.....	46
ZAŁĄCZNIK Nr 7 Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe	50
ZAŁĄCZNIK Nr 8 Kwalifikacje przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategoria.....	54
ZAŁĄCZNIK Nr 9 Wzór protokołu ustaleń końcowych	59
ZAŁĄCZNIK Nr 10 Wzór strony tytułowej akt postępowania	62
ZAŁĄCZNIK NR 11 Wzór rejestru zdarzeń	63
ZAŁĄCZNIK NR 12 Schemat postępowania dla Dyspozytora OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A. po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu kolejowym	64
ZAŁĄCZNIK NR 13 WYKAZ OSÓB UPOWAŻNIONYCH DO UDZIAŁU W PRACACH KOMISJI KOLEJOWEJ Z RAMIENIA OT PORT ŚWINOUJSCIE S.A.....	66
Skorowidz zmian i uzupełnień	67
Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości treści instrukcji.....	68

Rozdział I Postanowienia ogólne

§ 1. Cel i zakres instrukcji

1. Celem „Instrukcji postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicy kolejowej OT Port Świnoujście S.A. (zwanej dalej jako „instrukcja”) jest poprawa i utrzymanie możliwie wysokiego stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego - przede wszystkim poprzez:
 - 1) określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po stwierdzeniu lub po otrzymaniu informacji o zdarzeniu;
 - 2) ustalanie i wykonywanie środków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe;
 - 3) bieżący monitoring w zakresie:
 - a) ilości oraz przyczyn powstawania zdarzeń,
 - b) innych wskaźników określających stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - 4) wykonywanie audytów wewnętrznych w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - 5) podejmowanie systemowych oraz doraźnych środków profilaktycznych.
2. Instrukcja określa:
 - 1) szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach;
 - 2) zasady, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych;
 - 3) reguły kwalifikacji zdarzeń;
 - 4) zasady dokumentowania prowadzonych postępowań;
 - 5) inne kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego na bocznicach.
3. W przypadku uczestnictwa w komisji kolejowej należy kierować się postanowieniami przywołanego na wstępie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (zwanym dalej jako „rozporządzenie MIB”), a w przypadku zdarzeń nadzwyczajnych powstałych na terenie:
 - 1) zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.- postanowieniami „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych Ir-8” (zwanej dalej jako „Instrukcja Ir-8”) PKP PLK S.A.;
 - 2) bocznic OT Port Świnoujście S.A. - postanowieniami niniejszej instrukcji.
4. Instrukcja obowiązuje:
 - 1) pracowników OT Port Świnoujście S.A. uczestniczących w usuwaniu skutków zdarzeń kolejowych i/lub w pracach komisji kolejowej;

- 2) pracowników innych przedsiębiorstw, jeśli uczestniczą oni w usuwaniu skutków zdarzeń kolejowych na bocznicach OT Port Świnoujście S.A. i/lub w pracach komisji kolejowej dotyczącej zdarzenia ;
 - 3) przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę, którzy zostaną zobowiązani do przestrzegania niniejszej instrukcji w zawartych umowach;
 - 4) wykonawców robót oraz użytkowników innych bocznic, których pojazdy kolejowe wjeżdżają na infrastrukturę kolejową zarządzaną przez OT Port Świnoujście S.A., jeśli zostaną oni zobowiązani do przestrzegania niniejszej instrukcji w zawartych umowach.
5. Instrukcji nie stosuje się dla zdarzeń, jakie miały miejsce na infrastrukturze kolejowej wydierżawionej/użyczonej przez OT Port Świnoujście S.A. innym podmiotom, chyba że zapisy umowy stanowią inaczej.
6. Postępowanie w razie katastrofy budowlanej, awarii technologicznej, szkody w środowisku albo bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku regulują odrębne przepisy.

§ 2. Znaczenie użytych pojęć i określeń

Dla potrzeb niniejszej instrukcji użyte pojęcia i określenia oznaczają:

- 1) **baza pomiarowa pojazdu kolejowego** - dla wagonu dwuosiowego to rozstaw osi, dla pojazdu kolejowego z wózkami to rozstaw czopów skrzętu wózków, dla wózka to rozstaw skrajnych osi;
- 2) **bezpieczeństwo ruchu kolejowego** - brak niedopuszczalnego ryzyka związanego z realizacją procesów obsługi bocznic kolejowych, w tym brak związanych z ruchem kolejowym zagrożeń dla ludzi, mienia i środowiska;
- 3) **bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku** - wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia szkody w środowisku w dającej się przewidzieć przyszłości;
- 4) **bocznica kolejowa (zwana dalej jako „bocznica”)** - droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowych wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane;
- 5) **defekt sygnalizacji** - defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w wyniku czego podawana informacja jest inna od wymaganej;
- 6) **dyspozytor** - pracownik bieżącego nadzoru przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową lub właściwy pracownik innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, przyjmujący zgłoszenie o zdarzeniu;

- 7) **dyżurny ruchu** - pracownik zarządcy infrastruktury odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach);
- 8) **incydent kolejowy** - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
- 9) **kierujący akcją ratunkową** - osoba będąca:
 - a) funkcjonariuszem Państwowej Straży Pożarnej lub,
 - b) w przypadku zdarzenia nie wymagającego wzywania służb ratunkowych, w zależności od miejsca zdarzenia: wyznaczonym przedstawicielem użytkownika boczniczy kolejowej, przewoźnika kolejowego, względnie zarządcy infrastruktury, odpowiedzialna za organizację akcji ratunkowej i kierująca akcją ratunkową do czasu usunięcia skutków zdarzenia;
- 10) **kolizja** - zdarzenie obejmujące:
 - a) zderzenie - dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków;
 - b) najechanie - niezamierzone, dynamiczne:
 - zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
 - zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,
 - uderzenie pojazdu kolejowego w pojazd drogowy lub odwrotnie,
 - najechanie pojazdu kolejowego na osobę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego,
 - najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego powodujące wykolejenie pojazdu kolejowego lub jego uszkodzenie;
 - c) starcie - zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów;
- 11) **komisja kolejowa** - osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli użytkownika boczniczy kolejowej, przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek;
- 12) **linia kolejowa** - droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajęтыми pod nie gruntami;
- 13) **minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie** - pociąg/skład manewrowy, część pociągu/składu manewrowego lub pojazd kolejowy kontynuuje jazdę bez zezwolenia, przy czym jazda bez zezwolenia oznacza minięcie:

- a) sygnału „Stój” na sygnalizatorze,
 - b) miejsca na szlaku wskazanego kilometrażem w rozkazie pisemnym lub przekazanego ustnie podczas manewrów na stacji,
 - c) sygnału „Stój” na wskaźnikach, oprócz koźłów oporowych lub sygnałów przekazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie), z wyłączeniem przypadków, gdy pociąg/skład manewrowy bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”, oraz przypadków, gdy z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg/skład manewrowy;
- 14) **negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska** - stratę w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej **3 tysięcy Euro**;
- 15) **nieprawidłowe działanie (zadziałanie)urządzenia** - urządzenie realizuje funkcje (np. sterowania) niezgodnie z jego dokumentacją techniczną, przy czym za zadziałanie rozumie się pracę urządzenia w jednym cyklu roboczym;
- 16) **odkształcenie toru** - odkształcenie toru w planie i profilu oraz wyboczenie wymagające wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 17) **ofiary w ludziach** - zabici lub ciężko ranni w poważnym wypadku albo ciężko ranni w wypadku, w tym:
- a) zabity - osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub w jego wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni licząc od dnia wypadku (z wyłączeniem samobójstwa),
 - b) 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 próbowały popełnić samobójstwo,
 - c) ranny - osoba, która w wyniku zdarzenia doznała obrażeń ciała niewymagających hospitalizacji powyżej 24 godzin - niezaliczana do ofiar zdarzenia;
- 18) **osoba nieuprawniona** - każda osoba, której obecność na terenie bocznic kolejowej jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów;
- 19) **osoba postronna** - każda osoba nie będąca podróżnym, pasażerem lub pracownikiem kolejowym, która poniosła śmierć lub doznała obrażeń w zdarzeniu; do osób postronnych zalicza się także celników, policjantów, konwojentów przesyłek, czyścicieli wagonów, pracowników kolejowych niewykonujących obowiązków służbowych i niebędących podróżnymi oraz pracowników innych przedsiębiorstw, pracujących na bocznicach kolejowej;
- 20) **pęknięcie koła lub pęknięcie osi** - pęknięcie elementu zestawu kołowego w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji);
- 21) **pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych;
- 22) **posterunek ruchu** - wyznaczone miejsce służące do eksploatacji kolei, zapewniające bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu kolejowego;

- 23) **posterunek zapowiadawczy** - następczy posterunek ruchu umożliwiający zmianę kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy;
- 24) **poszkodowany** - osoba, która w wyniku zdarzenia poniosła śmierć na miejscu, zmarła w wyniku odniesionych obrażeń ciała albo doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;
- 25) **poważna awaria** - zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie transportu lub czynności ekspedycyjnych, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem;
- 26) **poważny wypadek** - każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej **2 miliony euro**;
- 27) **pożar pojazdu kolejowego** - pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu między stacją obsługującą a bocznicą kolejową oraz podczas prac ekspedycyjnych na boczniczy kolejowej;
- 28) **pracownik kolejowy** - każda osoba (pracownicy łącznie z personelem podwykonawców), których zatrudnienie ma związek z koleją, i które w czasie zdarzenia znajdują się w pracy; obejmuje obsadę pociągów/składów manewrowych obsługujących bocznicę kolejową oraz pracowników przedsiębiorstw wykonujących prace na rzecz OT Port Świnoujście S.A.
- 29) **przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie boczniczy kolejowej** (zwany dalej jako „przedsiębiorca wykonujący przewozy na boczniczy”) - podmiot wykonujący na terenie boczniczy kolejowej pracę manewrową i/lub czynności ekspedycyjne, posiadający lub użytkujący pojazdy kolejowe z napędem oraz zatrudniający pracowników kolejowych;
- 30) **przerwa w ruchu pociągów** - wstrzymanie ruchu pociągów wskutek przeszkody lub zatarasowania na stacji wjazdu lub wyjazdu, względnie toru szlakowego na szlaku jednotorowym, albo obu torów na szlaku dwutorowym, które uniemożliwiają jazdę pociągów do jednej z sąsiednich stacji na okres powyżej 30 minut;
- 31) **przewoźnik kolejowy** - (zwany dalej jako „przewoźnik”) - przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe i obsługujący bocznicę kolejową;
- 32) **ryzyko** - częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz wielkość tej szkody;
- 33) **stacja** - posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor dodatkowy, a pociągi mogą

rozpocząć i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład;

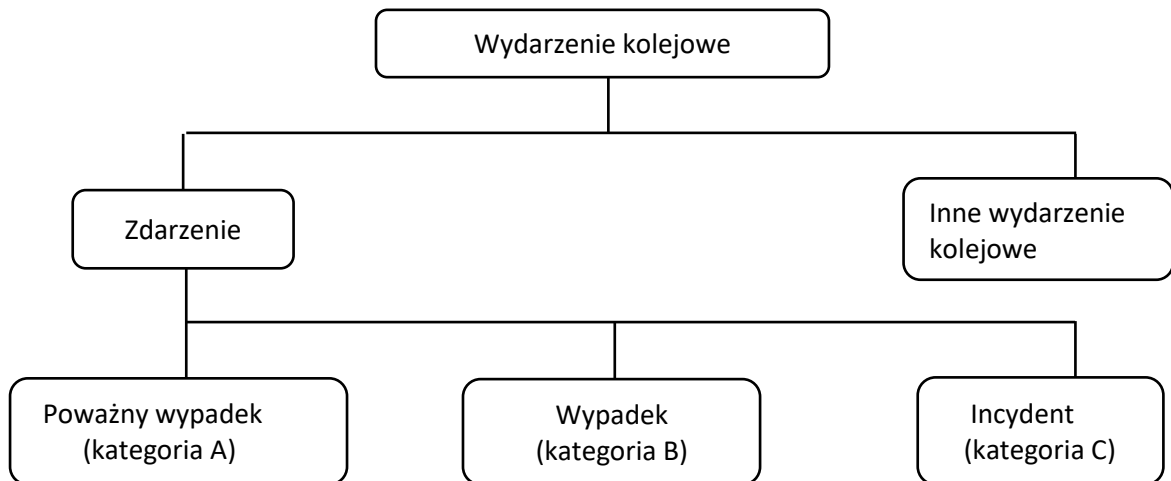
- 34) **straty** - koszty powstałe w wyniku zdarzenia kolejowego lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
- 35) **szkoda w środowisku** - negatywna, możliwa do określenia zmiana stanu lub funkcji elementów przyrodniczych, oceniona w stosunku do stanu początkowego, która została spowodowana bezpośrednio lub pośrednio przez działalność prowadzoną przez podmiot korzystający ze środowiska:
- a) w gatunkach chronionych lub chronionych siedliskach przyrodniczych, mająca znaczący negatywny wpływ na osiągnięcie lub utrzymanie właściwego stanu ochrony tych gatunków lub siedlisk przyrodniczych, z tym że szkoda w gatunkach chronionych lub chronionych siedliskach przyrodniczych nie obejmuje uprzednio zidentyfikowanego negatywnego wpływu, wynikającego z działania podmiotu korzystającego ze środowiska zgodnie z art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody lub zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2016.353),
 - b) w wodach, mająca znaczący negatywny wpływ na stan ekologiczny, chemiczny lub ilościowy wód,
 - c) w powierzchni ziemi, przez co rozumie się zanieczyszczenie gleby lub ziemi, w tym w szczególności zanieczyszczenie mogące stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzi;
- 36) **szlak kolejowy** - część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii kolejowej;
- 37) **ustawa** - ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 z późn. zm.);
- 38) **uszkodzenie urządzenia** - urządzenie utraciło całkowitą zdolność realizacji podstawowych funkcji (np. sterowania) określonych dokumentacją techniczną;
- 39) **użytkownik boczniczy kolejowej** (zwany dalej jako „użytkownik boczniczy”) - podmiot działający w obrębie boczniczy kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego - OT Port Świnoujście S.A.
- 40) **użytkownik przejazdu kolejowo-drogowego** - każda osoba korzystająca z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn w celu przekroczenia toru dojazdowego lub torów bocznicowych za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo;
- 41) **wydarzenie** - zajście, które nie kwalifikuje się do grupy zdarzeń lecz spowodowało przerwę lub ograniczenie w obsłudze lub straty na boczniczy kolejowej;
- 42) **wydarzenie kolejowe** - każda niepożądana sytuacja na boczniczy kolejowej lub w jej otoczeniu, zakłócająca realizację procesu ekspedycyjnego, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie lub

zakłócenie prac manewrowych;

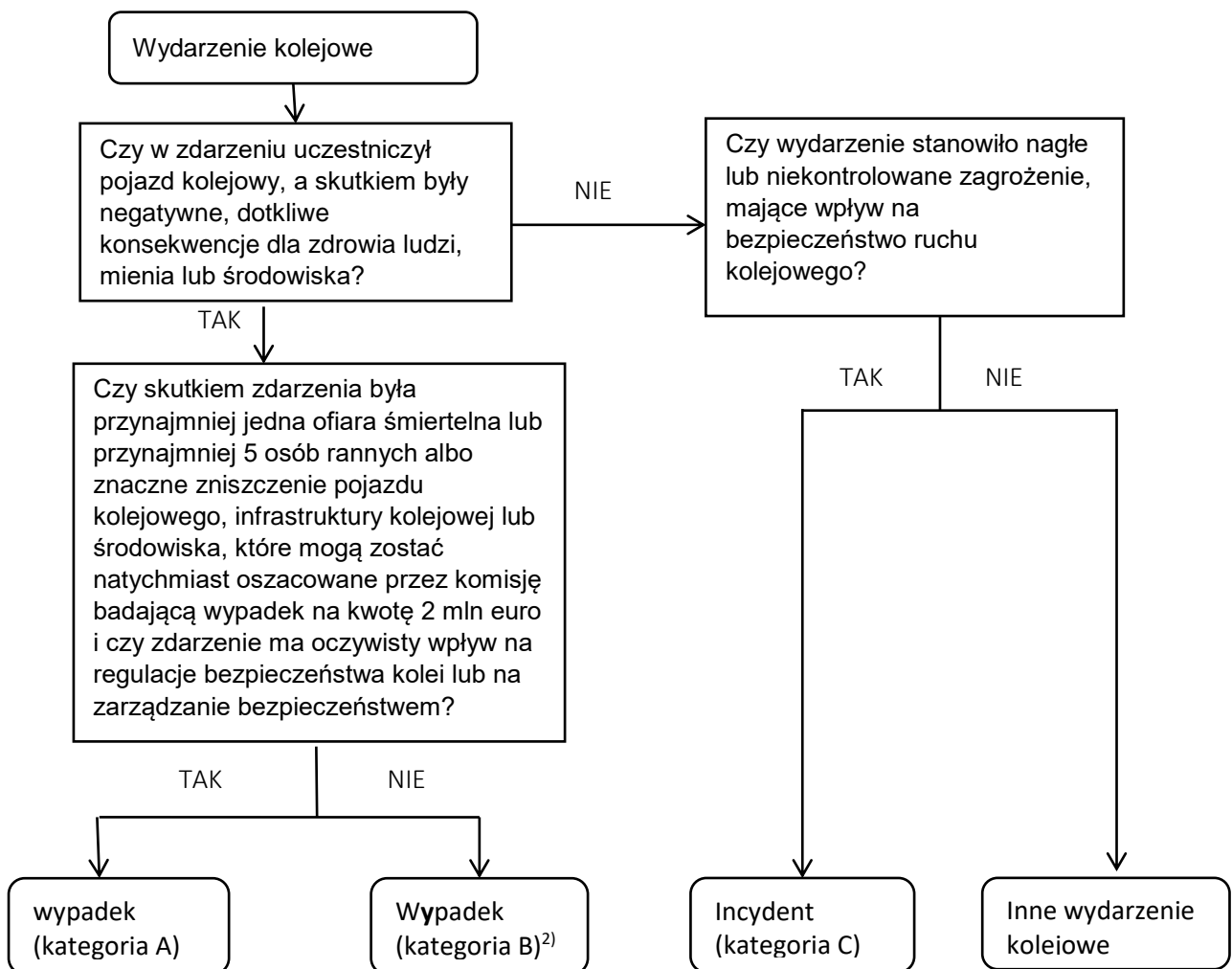
- 43) **wykolejenie** - utrata kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny;
- 44) **wypadek kolejowy** - niezamierzone nagłe darzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
- a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
- 45) **zagrożenie** - stan, który może prowadzić do wypadku;
- 46) **zarządca infrastruktury kolejowej** (zwany dalej jako „zarządca infrastruktury”) - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową;
- 47) **zdarzenie** - poważny wypadek, wypadek lub incydent na boczniczy kolejowej;
- 48) **zdarzenie na przejeździe** - zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, lub innego użytkownika przejazdu, takiego jak pieszy lub rowerzysta, lub innego obiektu lub elementu znajdującego się chwilowo na torach lub w skrajni pojazdu kolejowego;
- 49) **zdarzenie poprzedzające wypadek** - wydarzenie, które doprowadziło lub z dużym prawdopodobieństwem mogło doprowadzić do wypadku lub poważnego wypadku; obejmuje następujące wydarzenia: złamanie szyny, odkształcenie toru, defekt sygnalizacji, minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie oraz pęknięcie koła lub osi zestawu kołowego;
- 50) **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 jazdy na pojeździe kolejowym lub na/w składzie manewrowym uderzył jakiś przedmiot;
- 51) **złamanie szyny** - pęknięcie szyny w całym przekroju, a także wykruszenie szyny na długości powyżej 50 mm i głębokości 10 mm.

§ 3. Schemat pojęciowy i metodyka identyfikacji zdarzeń

1. Schemat pojęciowy:



2. Metodyka wstępnej identyfikacji wydarzeń kolejowych w aspekcie bezpieczeństwa



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

§ 4. Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom

1. Dla zachowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego należy spełniać warunki niezbędne dla otrzymania świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowych, w szczególności dotyczące:
 - 1) posiadania aktualnego regulaminu pracy bocznic oraz aktualnych przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej na danej bocznic kolejowej oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych;
 - 2) zatrudniania na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego pracowników posiadających właściwe uprawnienia do wykonywania tych czynności;
 - 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, w obowiązkach którego leży obsługa jednostek ładunkowych i udział w manewrach wagonami obowiązany jest znać i stosować regulamin pracy bocznic na której pracuje, oraz przepisy wewnętrzne w przewidzianym dla jego stanowiska zakresie, a także reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do zdarzenia.
3. Kierownik jednostki organizacyjnej użytkownika bocznic odpowiada za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz jest zobowiązany do wdrażania działań zmierzających do podniesienia jego poziomu na bocznic danej jednostki organizacyjnej.

Rozdział II. Zawiadomienie o zdarzeniu

§ 5. Obowiązki ustawowe

„Kto zauważy pożar, klęskę żywiołową lub inne miejscowe zagrożenie, jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz: centrum powiadamiania ratunkowego lub jednostkę ochrony przeciwpożarowej albo Policję bądź wójta albo sołtysa” (art.9 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej - tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 736 z późn zm.).

„Każdy, kto zauważy wystąpienie awarii (chemicznej), jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz jednostkę organizacyjną Państwowej Straży Pożarnej albo Policji albo wójta, burmistrza lub prezydenta miasta, (art. 245 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska - tekst jednolity Dz.U.z 2017 r. poz. 519 z późn. zm.).

„Kto zauważy osobę lub osoby znajdujące się w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego lub jest świadkiem zdarzenia powodującego taki stan, w miarę posiadanych możliwości i umiejętności ma obowiązek niezwłocznego podjęcia działań zmierzających do skutecznego powiadomienia o tym zdarzeniu podmiotów ustawowo powołanych do niesienia pomocy osobom w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego” (art. 4 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym – tekst jednolity Dz.U. z 2016 r. poz. 1868 z późn. zm.).

§ 6. Zgłoszenie zdarzenia

1. Pracownik kolejowy, który zauważył, że może dojść do zdarzenia, powinien użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków aby zdarzeniu zapobiec, a gdy nie jest to możliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik kolejowy obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz osobiście, używając wszelkich dostępnych środków, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, zgłosić zdarzenie:
 - 1) użytkownikowi bocznic - w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznicach, albo
 - 2) dyżurnemu ruchu stacji obsługującej bocznicę - w przypadku zdarzeń zaistniałych na obszarze działalności zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.
3. Kierujący robotami lub pracownik zespołu wykonującego roboty na torze dojazdowym do bocznic, torach, obiektach i urządzeniach (w tym także nieoddanych do eksploatacji) na obszarze zarządzanym przez użytkownika bocznic powinien niezwłocznie zawiadomić użytkownika bocznic oraz dyżurnego ruchu stacji obsługującej bocznicę o wszystkich zaistniałych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
4. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.
5. Pracownik kolejowy zobowiązany jest, w miarę posiadanych możliwości i umiejętności, do udzielenia poszkodowanym w zdarzeniu pierwszej pomocy.

6. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez lokomotywę lub wagon, tabor należy zatrzymać, a maszynista lub inny pracownik kolejowy zgłasza zdarzenie zgodnie z postanowieniami ust. 2.
7. Użytkownik bocznic kolejowych obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o takim zdarzeniu najbliższą jednostkę Policji, ustalając zakres dalszych czynności prowadzonych na miejscu zdarzenia.

§ 7. Postępowanie po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

1. Użytkownik bocznic kolejowych, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
 - 1) natychmiast zamknąć tor lub tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
 - 2) w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem zatrzymać zbliżający się pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału A1 „Alarm”;
 - 3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
 - a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi,
 - d) zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
 - 4) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
 - 5) w przypadku zagrożenia poważną awarią powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierownika komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
 - a) miejsce zdarzenia,
 - b) rodzaj uszkodzenia,
 - c) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - d) bezpieczne i dogodne drogi dojazdu,
 - e) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego.
2. Informację o wykonaniu czynności, o których mowa w ust. 1, należy odnotować w prowadzonej na bocznicach dokumentacji.
3. Użytkownik bocznic kolejowych, któremu zgłoszono zdarzenie, obowiązany jest natychmiast powiadomić o nim:
 - 1) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznic kolejowych;
 - 2) przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wysyłając krótką wiadomość tekstową SMS na numer telefonu dyżurnego PKBWK: +48 510 126 711, podając:

- datę, godzinę i miejsce powstania stanu, zdarzenia;
- konsekwencje zaistniałe w wyniku stanu lub zdarzenia;
- podmiot na terenie którego zaistniały zdarzenia;
- imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej;
- imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia.

W przypadku poważnego wypadku należy dodatkowo telefonicznie na numer +48 510 126 711 powiadomić dyżurującego członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;

- 3) Oddział Terenowy Urzędu Transportu Kolejowego w Poznaniu, właściwy dla miejsca zdarzenia na bocznicach kolejowej OT Port Świnoujście S.A., wysyłając krótką wiadomość tekstową SMS na numer telefonu dyżurnego UTK Oddział Terenowy w Poznaniu: +48 572 591 127, podając czas, miejsce oraz zwięzły opis zdarzenia. Należy stosować następujący format treści powiadomienia SMS:

RRRR.MM.DD-KATEGORIA ZDARZENIA (o ile znana)-NR LINII/BOCZNICA, TREŚĆ,

np. 2016.03.01-B34-Linia 202, W km 10,021 doszło do potrącenia przez pociąg osobowy nr ... osoby postronnej ze skutkiem śmiertelnym. Komisja kolejowa rozpoczyna pracę na miejscu zdarzenia.

§ 8. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Powiadomiony o zdarzeniu użytkownik bocznic lub wyznaczony przez niego pracownik niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia użytkownika bocznic lub wyznaczonego przez niego pracownika na miejsce zdarzenia, znajdujący się na miejscu zdarzenia pracownik kolejowy użytkownika bocznic lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy na bocznicach, a zwłaszcza prowadzący pojazd kolejowy, albo inny pracownik powinien:
 - 1) upewnić się, czy po sąsiednim torze/torach może bezpiecznie odbywać się ruch kolejowy (manewry), a jeżeli nie jest to możliwe, dla zbliżających się składów manewrowych lub pojazdów kolejowych podawać sygnał A1 „Alarm”;
 - 2) w miarę posiadanych możliwości i kwalifikacji, udzielić pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w zdarzeniu;
 - 3) w miarę posiadanych środków i możliwości zapobiegać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru;
 - 4) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia;
 - 5) zabezpieczyć mienie użytkownika bocznic oraz ładunki.
3. Po przybyciu na miejsce zdarzenia użytkownik bocznic lub wyznaczony przez niego pracownik, do czasu przejęcia kierownictwa akcją ratunkową przez funkcjonariusza straży pożarnej:
 - 1) współdziała z udzielającymi pomocy poszkodowanym w zdarzeniu jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego;
 - 2) w miarę posiadanych możliwości i kwalifikacji, udzielić pierwszej pomocy osobom

poszkodowanym w zdarzeniu;

- 3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania na miejsce zdarzenia właściwych jednostek ratowniczych;
 - 4) upewnia się, czy wykonane zostały właściwe działania związane z zabezpieczeniem miejsca zdarzenia i ruchem po sąsiednim torze/torach;
 - 5) zabezpiecza dokumentację związaną z obsługą bocznic i przewozami w obrębie bocznic, stanem infrastruktury i stanem pojazdów kolejowych, zbiera od świadków zdarzenia informacje, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyny zdarzenia;
 - 6) współpracuje z przedstawicielem obsługującego bocznicę przewoźnika w zakresie przewozu ładunków.
4. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
- 1) niezwłocznie - jeżeli jest to niezbędne dla udzielenia pomocy poszkodowanym lub dla ograniczenia skutków zdarzenia;
 - 2) na polecenie kierującego akcją ratunkową funkcjonariusza straży pożarnej;
 - 3) w pozostałych przypadkach - po uprzednim opisanie stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.

§ 9. Zawiadomienie o zdarzeniu

1. Użytkownik bocznic lub wyznaczony przez niego pracownik obowiązany jest pisemnie zawiadomić o zdarzeniu:
 - 1) przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
 - 2) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (na adres zdarzenia@utk.gov.pl);
 - 3) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwą miejscowo:
 - a) prokuraturę rejonową;
 - b) komendę powiatową (miejską) lub rejonową Policji.

Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.

2. Zawiadomienie o zdarzeniu wg wzoru stanowiącego **Załącznik Nr 2**, przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia, pocztą elektroniczną lub faksem. Na każde wysłane zawiadomienie (dla każdego z adresatów) należy posiadać potwierdzenie jego wysłania, które należy umieścić w prowadzonej na bocznicach dokumentacji.
3. 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.

§ 10. Zatajanie zdarzenia

1. Zatajanie lub usiłowanie zatajania zdarzenia kolejowego jest zabronione.
2. Użytkownik bocznic lub wyznaczony przez niego pracownik, który powziął

wiadomość o zatajeniu lub próbie zatajenia zdarzenia, **obowiązany jest:**

- 1) zgłosić i zarejestrować zdarzenie zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji;
 - 2) powołać komisję kolejową, odpowiednią do okoliczności i skutków zdarzenia;
 - 3) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające w sprawie zatajenia lub próbie zatajenia zdarzenia.
3. Informację o wykonaniu czynności, o których mowa w ust. 2, należy odnotować w prowadzonej dokumentacji.

Rozdział III. Tryb pracy oraz powoływanie przewodniczącego komisji kolejowej

§ 11. Wybór członków komisji kolejowej

1. Kierujący jednostką organizacyjną będącą użytkownikiem bocznic określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej (wzór - Załącznik nr 13).
2. Kierownik jednostki organizacyjnej będącej użytkownikiem bocznic, w drodze umowy lub pisemnego porozumienia, może utworzyć komisję kolejową:
 - 1) wspólnie z użytkownikami innych bocznic znajdujących się w sąsiedztwie lub w pobliżu;
 - 2) z merytorycznych pracowników właściwej terenowo jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A., z którego torami bocznic jest połączona.
3. Kierownik jednostki organizacyjnej będącej użytkownikiem bocznic:
 - 1) wskazuje spośród osób upoważnionych, o których mowa w ust. 1, osoby do zbadania danego wypadku lub incydentu;
 - 2) wskazuje, a następnie pisemnie powołuje przewodniczącego komisji kolejowej do zbadania zdarzenia kolejowego, zaistniałego na bocznicach OT Port Świnoujście S.A.
4. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
5. Pracownicy kierowani do pracy w komisji kolejowej muszą posiadać kompetencje odpowiednie do okoliczności zdarzenia.
6. Niestawienie się wyznaczonego członka komisji kolejowej w miejscu i czasie ustalonym przez przewodniczącego komisji kolejowej nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu zdarzenia pozostałych członków komisji kolejowej.
7. Członkiem komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu nie może być pracownik mający bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia albo będący w stosunku prawnym lub faktycznym z osobą, która miała związek z powstaniem zdarzenia.

§ 12. Kierowanie pracami komisji kolejowej

1. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego,

który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.

2. Przewodniczący komisji kolejowej jest pisemnie powoływany spośród członków komisji wyznaczonych do badania danego zdarzenia, przez kierownika jednostki organizacyjnej będącej użytkownikiem bocznic kolejowej.
3. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez kierownika jednostki organizacyjnej będącej użytkownikiem bocznic kolejowej.
4. Przewodniczący PKBWK może przejąć postępowanie prowadzone przez komisję kolejową w sprawie wypadku lub incydentu. W przypadku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania, komisja kolejowa przekazuje Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych prowadzenie postępowania.
5. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia.
6. W pracach komisji kolejowej może dodatkowo brać udział, w przypadku zdarzenia związanego z:
 - 1) pożarem lub wybuchem - inspektor lub specjalista ds. ochrony przeciwpożarowej;
 - 2) poważną awarią, szkodą w środowisku lub bezpośrednim zagrożeniem szkodą w środowisku - pracownik ds. ochrony środowiska; użytkownika bocznic i/lub przewoźnika obsługującego bocznicę.
7. W przypadku:
 - 1) gdy komisja kolejowa nie może w jednoznaczny sposób ustalić przyczyny zdarzenia, przewodniczący komisji kolejowej informuje o tym pisemnie, przed upływem terminu na zakończenie postępowania, nadzorującego postępowanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
 - 2) niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie prowadzonego postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
8. O zmianie, o której mowa w ust. 7, informuje się:
 - 1) członków komisji kolejowej;
 - 2) Prezesa UTK;
 - 3) Przewodniczącego PKBWK.
9. Zmiany w składzie komisji kolejowej, związane z włączeniem do jej składu osoby lub osób z wykazu lub spoza wykazu osób upoważnionych do udziału w pracach komisji

kolejowej oraz zmianą przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie postępowania, dokumentuje się w aktach postępowania.

10. Użytkownik bocznic:

- 1) pisemnie informuje wyznaczonych pracowników o upoważnieniu ich do udziału w pracach komisji kolejowej;
- 2) wydaje pracownikom upoważnionym do udziału w pracach komisji kolejowej stosowne upoważnienia wg. wzoru stanowiącego Załącznik Nr 3, ważne na czas udziału w pracach komisji kolejowej, które pracownicy ci powinni posiadać przy sobie w czasie wykonywania prac w tych komisjach.

§ 13. Szkolenia i warsztaty dla członków komisji kolejowej

Członkowie komisji kolejowej powinni regularnie brać udział w spotkaniach i warsztatach organizowanych przez UTK oraz inne podmioty, mających na celu omawianie problemowych przypadków oraz ciągłe doskonalenie metod pracy, a także pogłębianie wiedzy z zakresu zarządzania zdarzeniami kolejowymi i promowania kultury bezpieczeństwa.

Rozdział IV. Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową

§ 14. Zadania komisji kolejowej

1. Postępowanie w sprawie zdarzeń prowadzi komisja kolejowa, której zadaniem jest ustalenie:
 - 1) okoliczności i przyczyn zdarzenia;
 - 2) rozmiarów strat (szacunkowo) z tytułu zdarzenia;
 - 3) wniosków, mających zapobiegać powstaniu podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Postępowanie w sprawie zdarzenia nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do użytkownika bocznic, przedsiębiorcy wykonującego przewozy na bocznicach, przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub innego pracodawcy, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego i w oparciu o ustalenia komisji kolejowej.
3. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może w szczególności:
 - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu, lub w innym miejscu, które ma związek ze zdarzeniem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
 - 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
 - 3) wysłuchiwać osoby mające związek ze sprawami objętymi postępowaniem, posługując się protokołem wystuchania, którego wzór stanowi Załącznik Nr 4;
 - 4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
 - 5) wnioskować o wykonanie ekspertyz zgodnie z postanowieniami § 21 ust. 3;
 - 6) żądać od użytkownika bocznic i/lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy

na bocznicę oraz związanych z wypadkiem lub incydem jednostek organizacyjnych przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub zarządcy infrastruktury stacji obsługującej bocznicę pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt. 4 i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;

- 7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydem - w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej - do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydem bądź przyczynienie się do jego powstania.
4. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
5. 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.
6. Podejmując decyzje, o których mowa w ust. 5, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
 - 1) skutki i okoliczności zdarzenia;
 - 2) opinie członków komisji kolejowej;
 - 3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydem oraz potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu zdarzenia.

§ 15. Dokumentacja komisji kolejowej

1. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania (w postaci papierowej), w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.
2. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania odnotowuje się w protokołach:
 - 1) z wysłuchiwania osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem oraz przeprowadzanych konfrontacji lub wizji lokalnych;
 - 2) z ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym;
 - 3) oględzin miejsca wypadku lub incydem;
 - 4) ustaleń końcowych.
3. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
4. Z wysłuchania osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem oraz przeprowadzanych konfrontacji lub wizji lokalnych sporządza się protokół.

Osoba wysłuchiwana podpisuje protokół wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień i na każdej stronie protokołu.

5. Komisja kolejowa może zwrócić się do użytkownika bocznic lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy na bocznicach albo właściwych organów lub jednostek organizacyjnych przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub zarządcy infrastruktury, o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania na bocznicach albo w jednostce organizacyjnej, w której dany pracownik jest zatrudniony, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
6. Po zakończeniu postępowania, akta postępowania przechowywane są w jednostce organizacyjnej, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.

§ 16. 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, wykonanych pomiarów infrastruktury oraz pojazdów kolejowych;
 - 2) Policją i Prokuraturą - w zakresie zbierania materiałów dowodowych;
 - 3) Przewodniczącym i członkami PKBWK - w zakresie prowadzenia postępowania.
2. W razie potrzeby komisja kolejowa zwraca się do Policji albo jednostek służby zdrowia o pomoc w przeprowadzeniu badań ustalających stan trzeźwości osób związanych ze zdarzeniem albo weryfikujących podejrzenie o zażycie przez te osoby środków odurzających.
3. Komisja kolejowa w trakcie prowadzonego postępowania obowiązana jest udostępniać zabrane materiały i dokumenty Policji, Prokuraturze oraz sądom. Przekazanie materiałów i dokumentów odbywa się na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego.

W razie konieczności przekazania materiałów lub dokumentów należy, o ile to możliwe, przekazywać ich uwierzytelnione odpisy lub kopie.

W przypadku konieczności przekazania oryginałów materiałów lub dokumentów, należy uprzednio sporządzić i przechować ich uwierzytelnione odpisy lub kopie.

Rozdział V. Badania okoliczności i przyczyn zdarzenia

§ 17. Przybycie komisji kolejowej na miejsce zdarzenia

1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.
2. Po przedstawieniu wniosków przez członków komisji kolejowej, przewodniczący komisji kolejowej określa rodzaj i zakres badań oraz zadania dla poszczególnych członków komisji kolejowej.

3. Na miejscu zdarzenia komisja kolejowa powinna niezwłocznie wykonać badania w możliwie największym zakresie.
4. Użytkownik bocznic lub kierownik jednostki organizacyjnej, na terenie której odbywa się praca komisji kolejowej obowiązany jest udostępnić dla jej potrzeb pomieszczenie oraz niezbędne środki łączności i materiały biurowe.
5. Wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu zdarzenia, którzy reprezentują jego strony i wykonują prace na jego miejscu, powinni być wskazani w odpowiednim protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu albo protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe.

§ 18. Członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych na miejscu zdarzenia

1. W przypadku przybycia na miejsce zdarzenia członka PKBWK, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego wypadku lub incydentu oraz o dokonanych ustaleniach.
2. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez PKBWK postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.

§ 19. Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia

1. Na miejscu zdarzenia, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:
 - 1) ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie zdarzenia;
 - 2) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia;
 - 3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania zdarzenia, przez Policję lub inne uprawnione służby;
 - 4) opisuje miejsce zdarzenia, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed zdarzeniem oraz po nim;
 - 5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego skład manewrowy lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca;
 - 6) ustala przy zdarzeniach na przejazdach:
 - a) sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
 - b) podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego skład manewrowy lub lokomotywę luzem,
 - c) warunki widoczności przejazdu lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i prowadzącego skład manewrowy lub lokomotywę luzem,
 - d) stan nawierzchni drogi na przejeździe i na dojazdach do niego;
 - 7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego

oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu; 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 użytkownika bocznic, przedsiębiorcy wykonującego przewozy na bocznicach albo przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub zarządcy infrastruktury, użytkującego urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na lokomotywie, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
 - 9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych;
 - 10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
 - 11) bada stan nawierzchni kolejowej;
 - 12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
 - 13) sprawdza zgodność wagonu - lub kontenera - cysterny z wymaganiami dla danego towaru niebezpiecznego;
 - 14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
2. Komisja kolejowa wykonuje pomiary infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych wyłącznie przyrządami posiadającymi ważne świadectwo wzorcowania.
 3. Z wykonanych czynności należy sporządzić protokoły, podpisane przez przeprowadzających dane czynności.
 4. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od użytkownika bocznic, przedsiębiorcy wykonującego przewozy na bocznicach albo przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub zarządcy infrastruktury sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa Załącznik nr 5.
 5. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności należy odnotować w stosownym protokole.
 6. Komisja kolejowa sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia, stanowiącą załącznik do protokołu oględzin miejsca zdarzenia.

§ 20. Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena

1. Badając okoliczności zdarzenia, w zależności od potrzeb, dokonać należy:
 - 1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz kwalifikacji pracowników, którzy

mieli bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia; pracowników mających związek z powstałym zdarzeniem należy poddać badaniu na zawartość alkoholu w organizmie oraz, z chwilą uzasadnionego przypuszczenia, środków odurzających; w razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości lub niezrównoważeni u innego pracownika w czasie pracy, należy również poddać go takiemu badaniu; 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, którzy mogli przyczynić się do zaistnienia zdarzenia, oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie, podlegają kontrolnemu badaniu profilaktycznemu przeprowadzanemu we właściwym terenie kolejowym ośrodku 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, a wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt postępowania;

2) ustalenia zapisów:

- a) w dokumentach (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, kartach rozrządowych, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, dziennikach pracy dróżników przejazdowych, raportach z jazdy, na taśmach lub innych nośnikach danych rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
- b) w wydrukach z rejestru urządzeń przytorowych rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych,
- c) nagrań rozmów zapisanych przez rejestratory rozmów przy urządzeniach łączności radiotelefonicznej oraz łączności przewodowej (zapowiadawczej),
- d) urządzeń rejestrujących stan urządzeń sterowania ruchem kolejowym i czynności dyżurnego ruchu.

Dokumenty i nośniki danych istotne dla zdarzenia należy zabezpieczyć do celów postępowania;

- 3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu, stanu i widzialności sygnałów oraz wskaźników, stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych;
- 4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym;
- 5) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania bocznicowych lub stacyjnych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej i/lub manewrowej; w przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zdarzenia mogło być nieprawidłowe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji kolejowej zarządza badanie rozszerzone - w protokole z badań należy odnotować rodzaj i klasę dokładności przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary;
- 6) ustalenia stanu położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, zaworu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza;
- 7) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, liczby wagonów

- z czynnym hamulcem, włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego oraz wyjaśnienia ewentualnej przyczyny niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsca i wyników ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania; z przeprowadzonego badania komisja kolejowa sporządza protokół według wzoru stanowiącego Załącznik nr 5;
- 8) zbadania nawierzchni, podtorza i podłoża, w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki, stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
 - 9) 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 $R < 300$ (m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru;
 - 10) 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 $R < 300$ m, oraz na bazie pomiarowej wykolejonego pojazdu kolejowego i wózka pojazdu kolejowego;
 - 11) o ile to możliwe, pomiaru krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m;
 - 12) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru: klasycznego - pomiaru wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru; o ile to możliwe, należy ustalić, jaka była temperatura powietrza i szyn w chwili zdarzenia;
 - 13) w przypadku wykolejenia na rozjeździe, skrzyżowaniu torów w jednym poziomie lub wykolejnicy:
 - a) opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe, na którym doszło do zdarzenia, położenia zwrotnic sprzężonych, wykolejnic,
 - b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrozdnic,
 - c) pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie, oraz badań technicznych odnoszących się do zespołów lub podzespołów rozjazdu mogących mieć wpływ na zdarzenie,
 - d) pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w punktach wskazanych w arkuszu rozjazdu dla danego typu rozjazdu oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego, o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej;
 - 14) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego, przy czym:
 - a) ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, pomiary należy wykonywać w trzech miejscach:

- na miejscu zdarzenia - należy mierzyć wstępnie parametry geometryczne zestawów kołowych, 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,
 - na torze prostym i wypoziomowanym - należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania,
 - na torze wyposażonym w kanał rewizyjny - należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia,
- b) zakres pomiarów powinien być zgodny z dokumentacją systemu utrzymania (DSU), a wyniki wpisane do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych; dla taboru pomocniczego i specjalnego pomiarów należy dokonać analogicznie jak dla innych pojazdów kolejowych, przy wykorzystaniu dokumentacji techniczno-ruchowej (DTR) pojazdu, a w razie potrzeby pojazd trakcyjny należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym;
- 15) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w regulacjach wewnętrznych dotyczących utrzymania wagonów, obowiązujących w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego:
- a) wstępnie na miejscu zdarzenia:
- ustalenia daty i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
 - ustalenia stanu (ew. braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, ciągnącego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
 - pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokości obrzeża, grubości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,
 - ustalenia wielkości płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,
- b) na torze prostym, wypoziomowanym: sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów usprężynowania,
- c) na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo - kontrolne:
- wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
 - sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
 - pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu, a wózkiem wagonowym,
 - pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
 - pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami;

- 16) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach, pomiaru wysokości zamocowania zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów niewykolejonych nad główką szyny, uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru;
 - 17) pomiaru rzeczywistego nacisku powierzchniowego kół pojazdu na szynę, w tym zważenia wagonu z ładunkiem, jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół pojazdu na szynę;
 - 18) ustalenia, czy skład manewrowy nie przekroczył największej dozwolonej prędkości nakazanej przepisami, a także wskaźnikami, względnie poleceniami wydanymi doraźnie w formie pisemnej oraz czy posiadał wymaganą masę hamującą;
 - 19) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skręcenia wagonów;
 - 20) w przypadku zdarzenia na przejeździe kolejowo - drogowym - ustalenia:
 - a) czy przejazd był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru, jak i od strony drogi,
 - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
 - c) 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 podczas zbliżania się do przejazdu,
 - d) stanu nawierzchni drogi przed przejazdem, dojazdów do przejazdu i nawierzchni na przejeździe w poziomie szyn,
 - e) czy dokonano sprawdzenia warunków widoczności przejazdu lub przejścia na zasadach określonych w § 17 przywołanego na wstępie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie;
 - 21) ustalenia - w razie pożaru w wagonie - na którym miejscu od lokomotywy, wagonu ogrzewczego lub wagonu z samodzielnym ogrzewaniem znajdował się wagon, a także rodzaju wagonu, ładunku, sposobu opakowania i zabezpieczenia ładunku, nadawcy ładunku oraz ewentualnej obecności konwojenta;
 - 22) ustalenia - w razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego - odległości od toru, kierunku w którym przemieszczał się pożar (od toru czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru;
 - 23) określenia warunków atmosferycznych panujących w czasie zdarzenia;
 - 24) odczytania rozmów z urzędzeń rejestrujących oraz sporządzenia protokołu z zarejestrowanych rozmów;
2. 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.

3. 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, a w przypadku rejestratora elektronicznego, także niezbędne oprzyrządowanie.
4. Przedstawiciel zarządcy infrastruktury zobowiązany jest, przy udziale komisji kolejowej, sporządzić szkic miejsca zdarzenia.
5. Na szkicu, o którym mowa w ust. 4, należy wskazać (z podaniem kilometrażu) dane istotne dla zdarzenia, a mianowicie: układ i numery torów w rejonie zdarzenia, usytuowanie, oznaczenie i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie i oznaczenie nastawni i innych posterunków ruchu, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
6. Pracownicy dokonujący pomiarów pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić, przy udziale komisji kolejowej, szkice zawierające wyniki tych pomiarów.
7. Jeżeli zdarzenie zostało spowodowane urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęg, oś, widły maźnicze, itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu), należy sporządzić zdjęcie fotograficzne, szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.
8. Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że zdarzenie zostało spowodowane wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki, to należy sporządzić zdjęcie fotograficzne, 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 wykazać niewłaściwość zastosowanego zabezpieczenia; wagony ładowne, co do których istnieje podejrzenie, że sposób ich załadowania mógł być przyczyną zdarzenia, w miarę możliwości nie powinny być przemieszczane przed dokonaniem oględzin przez przedstawiciela przewoźnika.
9. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po zdarzeniu badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w zakresie określonym w obowiązujących przepisach wewnętrznych użytkownika boczniczy.
10. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, samodzielnie lub na wniosek członka komisji, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 9, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia.

§ 21. Protokół oględzin miejsca zdarzenia

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu, którego wzór określa Załącznik nr 6, albo protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe, którego wzór określa Załącznik nr 7.
2. W protokołach oględzin określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
3. Do protokołów oględzin załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.
4. Dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu sporządza, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, użytkownik boczniczy lub zarządca infrastruktury.
5. W sporządzanym protokole oględzin należy obowiązkowo wskazać wszystkie osoby, które brały udział w jego sporządzaniu oraz określić skład komisji, prowadzącej dalej postępowanie.
6. Jeżeli komisja kolejowa nie mogła ustalić przyczyn zdarzenia, w protokołach oględzin, w części dotyczącej przyczyny bezpośredniej należy wpisać „Przyczyna ustalana”.

§ 22. Badania i ekspertyzy

1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po zdarzeniu badań pojazdów kolejowych oraz budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych użytkownika boczniczy, przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury.
2. Przewodniczący komisji kolejowej, z własnej inicjatywy lub na wniosek członków komisji, wyznacza miejsce przeprowadzania badania i pomiarów pojazdów kolejowych.
3. 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 zdarzenia.
4. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.
5. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji kolejowej, zleca użytkownik boczniczy lub inna jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej.
6. Jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, wykonanie ekspertyzy zleca użytkownik boczniczy lub zarządca infrastruktury.

7. Ekspertyzę wykonują jednostki posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu, w szczególności jednostki notyfikowane lub jednostki organizacyjne wykonujące działalność, o której mowa w art. 22g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

§ 23. Wstępna analiza zdarzenia

1. Jeżeli komisja kolejowa prowadzi postępowanie w sprawie wypadku, to na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:
 - 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, innych osób mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości;
 - 2) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem.
2. Przewodniczący komisji kolejowej może 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.
3. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub stacją postoju albo stacją docelową pociągu, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.

Rozdział VI. Ustalenia wyników postępowania

§ 24. Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:
 - 1) przyczyny zdarzenia;
 - 2) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia i jej kategorię;
 - 3) wnioski zapobiegawcze.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa **Załącznik nr 8**.

§ 25. Ustalenie 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 stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.
2. Podczas ustalania przyczyn zdarzenia należy uwzględnić w szczególności:
- 1) zapisy w przepisach wewnętrznych (instrukcjach) i regulaminie pracy boczniczy;
 - 2) niewłaściwe metody pracy;
 - 3) nieprawidłowości organizacyjne oraz niedostateczny nadzór;
 - 4) nienależyte utrzymanie infrastruktury;
 - 5) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych;
 - 6) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe;
 - 7) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminu pracy boczniczy - na skutek ich nieznamomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, przemęczenia, spożywania alkoholu i/lub środków odurzających, dekoncentracji wskutek wykonywania innych czynności nie mających związku z wykonywanym zadaniem;
 - 8) nieodpowiednie dla danego stanowiska cechy osobowe pracownika (stan intelektualny, cechy charakteru, niewydolność psychiczna lub fizyczna);
 - 9) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby nieuprawnione, użytkowników przejazdów i innych osób (np. przebywanie lub chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi podczas zbliżania się do przejazdu lub przejścia itp.);
 - 10) uchybienia polegające na nieprawidłowym załadunku lub mocowaniu ładunku;
 - 11) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska;
 - 12) złą wolę (zamachy terrorystyczne, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa);
 - 13) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne, obfite opady, silne wiatry itp.);
 - 14) nagłą utratę świadomości pracownika kolejowego, w tym również zgon.

§ 26. Wnioski zapobiegawcze

1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 24, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania zdarzenia.
2. W zależności od ustaleń komisji kolejowej wnioski zapobiegawcze sformułować należy w zakresie:
 - 1) zmian w obowiązujących regulacjach prawnych;

- 2) zmian w systemie organizacji pracy;
 - 3) zmian w systemie dozoru lub intensyfikację dozoru;
 - 4) zmiany systemu szkoleń;
 - 5) sprawdzenia stanu zdrowia oraz kwalifikacji pracowników kolejowych związanych ze zdarzeniem;
 - 6) przekazania pracownikom informacji o przyczynie zdarzenia;
 - 7) usunięcia nieprawidłowych lub uzupełnienie o brakujące postanowienia instrukcji i regulaminów;
 - 8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej;
 - 9) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych;
 - 10) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych;
 - 11) propozycji niezbędnych zmian lub inwestycji.
3. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

§ 27. Ustalenie strat

1. Komisja kolejowa, na podstawie dostarczonych dokumentów, rejestruje i szacuje straty powstałe w wyniku zdarzenia, w tym z tytułu:
 - 1) kosztów akcji ratunkowej;
 - 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, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych;
 - 9) kosztów badań i ekspertyz dokonywanych w trakcie postępowania.
2. Komisja kolejowa ma prawo zwrócić się do osób trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w wyniku zdarzenia straty.
3. Ostateczne ustalenie powstałych strat i odpowiedzialności za ich powstanie należy do użytkownika bocznic albo, jeżeli użytkownik bocznic nie jest stroną tego postępowania, do innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, której pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu.
4. W uzasadnionych przypadkach, gdy może nastąpić przekroczenie udziałów własnych

(fransyz redukcyjnych) zawartych w umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej użytkownika bocznic, do współpracy przy ustaleniu wysokości strat mogą być powołani reprezentanci ubezpieczyciela, rzeczoznawcy oraz pracownicy właściwej merytorycznie komórki użytkownika bocznic.

5. W przypadku zdarzenia związanego z poważną awarią, szkodą w środowisku lub bezpośrednim zagrożeniem szkodą w środowisku, przy ustaleniu wysokości strat dodatkowo bierze udział pracownik ds. ochrony środowiska użytkownika bocznic.
7. Podstawę prac zespołu stanowi protokół ustaleń końcowych lub raport PKBWK.
8. Roszczeń z tytułu zdarzeń niezawinionych przez użytkownika bocznic zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

§28. Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa Załącznik nr 9.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę, przy czym numer protokołu nadaje przewodniczący komisji.
3. Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa przekazuje:
 - 1) użytkownikowi bocznic oraz kierownikom innych 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 do 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - 3) właściwej miejscowo komendzie Policji - jeśli zachodzi taka konieczność;
 - 4) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej - jeśli zachodzi taka konieczność.

§ 29. 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 przewodniczącemu komisji na piśmie swojego stanowiska. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach, których dotyczą zgłaszane zastrzeżenia.2. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
3. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyn zdarzenia, przewodniczący komisji kolejowej informuje o tym pisemnie Prezesa UTK przed upływem terminu zakończenia postępowania.

§ 30. Termin zakończenia postępowania

1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu, a terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
2. W uzasadnionych przypadkach, np. w razie konieczności przeprowadzenia ekspertyz, na pisemny wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
3. O przedłużeniu terminu zakończenia postępowania przewodniczący komisji kolejowej obowiązany jest powiadomić użytkownika boczniczy.

§ 31. Współpraca z UTK w ramach nadzoru nad pracą komisji kolejowej

1. W celu wstępnej weryfikacji prawidłowości zakwalifikowania bądź niezakwalifikowania zdarzenia jako wypadek lub incydent kolejowy wyznaczony pracownik użytkownika boczniczy cyklicznie, w okresach miesięcznych, przekazuje Prezesowi UTK informację o zaistniałych zdarzeniach i wydarzeniach.
2. Po zakończeniu postępowania komisja kolejowa, po otrzymaniu odrębnego wezwania, przekazuje Prezesowi UTK protokół oględzin miejsca zdarzenia (**Załącznik Nr 6 lub Nr 7**) oraz, w każdym przypadku, protokół ustaleń końcowych (**Załącznik Nr 9**).
3. Jeżeli po przeprowadzonej przez inspektora UTK analizie przekazanych protokołów sformułowane zostaną nieprawidłowości w zakresie postępowania prowadzonego przez komisję kolejową, informacja o nich oraz wezwanie do weryfikacji materiału Dyrektor Oddziału Terenowego UTK przekazuje (zgodnie z zasadami art. 55 KPA) przewodniczącemu komisji kolejowej oraz do wiadomości PKBWK.

Czas potrzebny na analizę materiału nie wstrzymuje procesu realizacji zaleceń komisji.

4. W przypadku nieusunięcia stwierdzonych nieprawidłowości lub braku rozstrzygnięcia ze strony komisji kolejowej (np. brak protokołu ustaleń końcowych w wymaganym terminie) Dyrektor Oddziału Terenowego UTK wzywa na piśmie przewodniczącego komisji kolejowej do usunięcia nieprawidłowości w materiale, wskazując podstawy prawne stwierdzonych nieprawidłowości oraz określając termin realizacji.
5. Jeżeli pomimo wezwania i uzupełnienia materiału przez komisję kolejową w dalszym ciągu brak jest rozstrzygnięcia co do przyczyn zdarzenia lub występują inne braki w zakresie prowadzonego postępowania, Dyrektor Oddziału Terenowego UTK zwraca się do Prezesa UTK, aby sprawę przekazać do PKBWK w celem przeprowadzenia odrębnego postępowania.

Rozdział VII. Czynności po zakończeniu postępowania

§ 32. Akta postępowania

1. Akta postępowania powinny zawierać:
 - 1) zawiadomienie o zdarzeniu (wg wzoru z Załącznika nr 2);
 - 2) protokół oględzin miejsca zdarzenia (wg wzorów z Załącznika nr 6 albo Załącznika nr 7);
 - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów z miejsca zdarzenia (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku);
 - 4) opis stanu urządzeń srk i stanu toru;
 - 5) protokoły ustalenia stanu hamulców w pociągu (wg wzoru z Załącznika nr 5), dokonanej wizji lokalnej, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz;
 - 6) plany działań komisji kolejowej;
 - 7) dokumenty mające istotne znaczenie dla danego zdarzenia (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca, taśmy lub inne nośniki danych z prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.);
 - 8) wyciągi lub kopie z dokumentów: księzek kontroli stanu torów, księzek kontroli urządzeń sterowania ruchem, dzienników oględzin rozjazdów itp.;
 - 9) odpis lub kopię metryki przejazdu kolejowo-drogowego i/lub przejścia dla pieszych;
 - 10) ekspertyzy, wyniki badań, opinie biegłych rzeczoznawców i instytucji badawczych, protokoły z wizji lokalnych;
 - 11) 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);
 - 12) protokoły z wysłuchań pracowników i innych osób (wg wzoru z Załącznika nr 4);
 - 13) protokół ustaleń końcowych (wg wzoru z Załącznika nr 9);
 - 14) protokół zespołu rozjemczego, jeśli dokument taki został sporządzony;
 - 15) zawiadomienia o realizacji zaleceń, względnie informację o podjęciu właściwych działań celem wykonania zaleceń, których realizacja wymaga dłuższego czasu;
 - 16) decyzje administracyjne, jeżeli były wydane w związku ze zdarzeniem, i dokumenty niezbędne do uzyskania decyzji.
2. Do akt postępowania należy załączać tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem. Należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości druków i w miarę możliwości należy je redukować, wykonując niezbędne wyciągi i zestawienia.
3. Po zakończeniu postępowania zgromadzone materiały należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować, przy czym:
 - 1) akta powinny być zszyte w sposób przyjęty przez użytkownika bocznic, zawierać spis treści i posiadać stronę tytułową według wzoru stanowiącego Załącznik nr 10;

- 2) akta o dużej objętości należy zszyć w tomy, oznaczone kolejną numeracją, z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby (np. tom 1/4);
 - 3) akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej właściwego szczebla, zgodnie z odrębnymi przepisami o archiwizowaniu dokumentów;
 - 4) użytkownik bocznic określa komórkę organizacyjną, odpowiedzialną za przechowywanie akt; przewodniczący komisji przekazuje akta tej komórce w sposób udokumentowany.
4. W przypadku konieczności przekazania akt postępowania do innej jednostki organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w postępowaniu w sprawie zdarzenia, lub organom ścigania i sądowniczym, komórka organizacyjna użytkownika bocznic, która przekazuje akta, powinna pozostawić u siebie oryginały dokumentów, a przekazać uwierzytelnione odpisy lub kopie; jedynie w uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest przekazanie oryginałów, a pozostawienie uwierzytelnionych odpisów lub kopii dokumentów z odnotowaną datą przekazania akt i wskazaniem odbiorcy.

§ 33. Wykonanie wniosków zapobiegawczych

1. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:
 - 1) natychmiast - jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
 - 2) w ciągu 14 dni kalendarzowych od dnia akceptacji protokołu ustaleń końcowych - dla pozostałych przypadków.

Jeżeli wykonanie wniosków wymaga dłuższego okresu czasu, to w ciągu 14 dni kalendarzowych użytkownik bocznic lub kierownik jednostki organizacyjnej innego przedsiębiorstwa kolejowego powinien wydać decyzję wyznaczającą nowy termin realizacji wniosków zapobiegawczych.
2. Za realizację wniosków zapobiegawczych odpowiadają pracownicy użytkownika bocznic, wskazani w protokole ustaleń końcowych.
3. W przypadku uzasadnionych wątpliwości co do zasadności, efektywności lub możliwości wdrożenia sformułowanego w protokole ustaleń końcowych wniosku zapobiegawczego, użytkownik bocznic może wystąpić o uzyskanie zgody na odstąpienie od realizacji tego wniosku lub zmianę jego zakresu (przedmiotowego, terytorialnego itp.) do Prezesa UTK.
4. W uzasadnionych przypadkach, prawo do wystąpienia do Prezesa UTK o zgodę na odstąpienie od realizacji wniosku zapobiegawczego sformułowanego w protokole ustaleń końcowych lub zmianę jego zakresu (przedmiotowego, terytorialnego itp.) przysługuje również upoważnionym przedstawicielom innych przedsiębiorstw kolejowych (wyłącznie w zakresie wniosków dotyczących danego przedsiębiorstwa).
5. Użytkownik bocznic określa planowany sposób dalszego postępowania z zaleceniem, uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym, a w stosownych przypadkach także rozwiązania przyjęte w swoim systemie zarządzania, po czym informuje Prezesa UTK o planowanym postępowaniu

z zaleceniem, wskazując jego uzasadnienie.

6. Jeżeli planowane postępowanie z zaleceniem nie zapewnia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym, użytkownik bocznic oraz Prezes UTK, w razie potrzeby z udziałem PKBWK, współpracują w celu wypracowania porozumienia określającego inny sposób postępowania z zaleceniem.
7. W przypadku braku podjęcia postępowania z zaleceniem, albo nieosiągnięcia porozumienia co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia, wskazując w decyzji termin i sposób wdrożenia zaleceń.
8. Użytkownik bocznic, którego dotyczą zalecenia, corocznie przedstawia, w terminie do dnia 1 kwietnia, PKBWK oraz Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

Rozdział VIII. Postanowienia końcowe

§ 34. Informowanie pracowników o zdarzeniach

1. Użytkownik bocznic:
 - 1) ustali sposób informowania pracowników o zdarzeniach, jakie miały miejsce na terenie bocznic oraz o wdrażanej profilaktyce powypadkowej,
 - 2) wyznaczy pracownika odpowiedzialnego za prowadzenie rejestru zdarzeń, którego wzór stanowi **Załącznik Nr 11**.
2. Przekazywana pracownikom informacja o zdarzeniu powinna zawierać:
 - okoliczności powstania, przebiegu i skutków zdarzenia,
 - przyczyny zdarzenia,
 - zalecenia i wnioski zapobiegawcze,
 - podjęte przez użytkownika bocznic dodatkowe działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

§ 35. Postanowienia administracyjne

1. Za poprawność i aktualizację niniejszej instrukcji odpowiada wyznaczony pracownik użytkownika bocznic.
2. Instrukcja wchodzi w życie z dniem następującym po dniu jej zatwierdzenia.

ZAŁĄCZNIK N1 Procedura ratownicza ładunek mieszany/towary niebezpieczne

POTENCJALNE ZAGROŻENIA

POŻAR LUB WYBUCH

- zagrożenie wybuchem wskutek wysokiej temperatury, uderzenia, tarcia lub zanieczyszczenia, kontaktu z innym materiałem,
- zagrożenie gwałtowną reakcją w kontakcie z powietrzem, wodą lub pianą,
- zagrożenie zapłonem pod wpływem iskry, wysokiej temperatury lub otwartego płomienia,
- zagrożenie zapłonem wskutek przemieszczenia się pary do odległego źródła zapłonu,
- zagrożenie wybuchem wskutek uszkodzenia zbiornika lub butli ciśnieniowej,

DZIAŁANIE NA ORGANIZM LUB ŚRODOWISKO

- zagrożenie dla życia lub zdrowia wskutek wdychania, połknięcie lub kontaktu z materiałem,
- zagrożenie zatrzymania oddechu wskutek wysokiego stężenia gazu,
- zagrożenie dla skóry i wzroku wskutek bezpośredniego kontaktu z materiałem,
- zagrożenie powstania drażniących, trujących i/lub żrących gazów, wskutek kontaktu z wodą,
- zagrożenie skażenia środowiska, w tym przez skażone środki gaśnicze.

POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU UWOLNIENIA

- **należy zadzwonić pod numer alarmowy umieszczony w dokumentach przewozowych; jeśli jest on niedostępny, to należy powiadomić odpowiednie służby,**
- w ramach doraźnych środków ostrożności, należy odizolować obszar wycieku lub rozlewiska w promieniu minimum 100 m,
- usunąć osoby postronne,
- należy pozostawać po stronie nawietrznej od miejsca awarii,
- należy unikać zagłębień terenu.

ODZIEŻ OCHRONNA

- należy stosować nadciśnieniowe aparaty powietrzne izolujące drogi oddechowe,
- strażackie ubranie bojowe zapewnia TYLKO ograniczoną ochronę w przypadku pożaru; nie jest ona wystarczająca w przypadku wycieków, jeżeli możliwy jest bezpośredni kontakt z materiałem.

EWAKUACJA

Jeżeli jednostka ładunkowa może znaleźć się w zasięgu pożaru, to należy zabezpieczyć teren w promieniu co najmniej 800 m, oraz rozważyć możliwość ewakuacji w promieniu powyżej 800 m.

DZIAŁANIA RATOWNICZE

POŻAR

UWAGA: materiały mogą reagować niebezpiecznie ze środkami gaśniczymi!

Mały:

- proszek gaśniczy, dwutlenek węgla, prądy rozproszone lub piana.

Duży:

- prądy rozproszone, mgła lub piana.

WYCIEK LUB ROZLANIE

- nie dotykać ani nie wchodzić w uwolniony materiał,
- usunąć wszelkie źródła zapłonu ze strefy zagrożenia (zakaz palenia, używania otwartego ognia, telefonów komórkowych, aparatów fotograficznych, itp.),
- sprzęt gaśniczy wymagający uziemienia powinien być uziemiony,
- usunąć ze strefy zagrożenia materiały palne,
- zapobiegać przedostaniu się materiału do cieków wodnych, kanalizacji, piwnic i terenów zamkniętych.

Mały:

- uwolniony materiał przysypać piaskiem lub innym niepalnym materiałem chłonnym i umieścić w zamkniętym pojemniku w celu późniejszej neutralizacji.

Duży:

- ciekły wyciek należy obwałować do czasu neutralizacji.

PIERWSZA POMOC

- osobę poszkodowaną należy przenieść na świeże powietrze, w miejsce zacienione,
- osobie poszkodowanej należy zapewnić spokój i odpowiednią temperaturę,
- w razie wystąpienia trudności w oddychaniu podać tlen,
- jeśli osoba poszkodowana nie oddycha, zastosować sztuczne oddychanie,
- nie stosować bezpośrednio metody usta-usta, jeżeli osoba poszkodowana wdychała lub połknęła materiał; zastosować sztuczne oddychanie za pomocą maski z jednokierunkowym filtrem lub innego odpowiedniego sprzętu medycznego,
- wezwać pogotowie ratunkowe,
- zdjąć i odizolować skażoną odzież i buty, o ile nie stanowi to zagrożenia dla osoby poszkodowanej,
- w razie kontaktu z materiałem należy natychmiast przemywać skórę i oczy dużą ilością bieżącej wody przez co najmniej 20 minut,
- skażoną skórę należy dokładnie zmywać wodą z mydłem,
- objawy narażenia na działanie materiału (wskutek potknięcia, wdychania lub kontaktu ze skórą) mogą wystąpić z opóźnieniem; należy upewnić się, że personel ratowniczy wie z jakim materiałem ma do czynienia i podjął kroki w celu zapewnienia sobie bezpieczeństwa.

ZAŁĄCZNIK NR 2 Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku/wypadku lub incydencie

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE¹⁾

.....
(dane jednostki organizacyjnej)

data wysłania

Nr tel.

Przewodniczący PKBWK
Prezes UTK
Prokuratura Rejonowa w
Komenda Policji w

Kategoria zdarzenia²⁾:

Miejsce zdarzenia³⁾:

.....

Data i godzina zdarzenia:

Zwięzły opis zdarzenia⁴⁾:

.....

.....

.....

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:

Przebieg akcji ratunkowej:

Wstępne określenie skutków zdarzenia:

.....
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Otrzymują:

1.

2.

¹⁾Niepotrzebne skreślić.

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

³⁾W zależności od miejsca zdarzenia należy podać: nazwę bocznic, kilometrą toru dojazdowego lub numer toru bocznicowego.

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

Załącznik Nr3 Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej

<p style="text-align: center;"><u>PODSTAWA PRAWNA</u></p> <p>§ 8 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym</p>	<p style="text-align: right;"><small>(pieczęć adresowa użytkownika bocznic)</small></p> <p style="text-align: center;">UPOWAŻNIENIE Nr /¹⁾</p> <p style="text-align: center;">Niniejszym upoważniam</p> <p style="text-align: center;">Panią/Pana²⁾ (imię i nazwisko)³⁾ (stanowisko)³⁾ (miejsce zatrudnienia)³⁾</p> <p style="text-align: center;">legitymującą/legitymującego się (nr i rodzaj dokumentu tożsamości)³⁾</p> <p style="text-align: center;">do udziału w pracach komisji kolejowej</p> <p style="text-align: right;"><small>(kierownik jednostki organizacyjnej)</small></p> <p style="text-align: center;">....., dnia</p>
--	--

Po złożeniu format A7

- 1) Numer powołania nadany zgodnie z kluczem obowiązującym użytkownika bocznic lub innego pracodawcy
- 2) Niepotrzebne usunąć.
- 3) W miejscu nawiasu(.....) wprowadzić dane, z zachowaniem ustalonego formatu tekstu.

ZAŁĄCZNIK Nr 4 Wzór protokołu z wysłuchania

.....
Pieczęć jednostki organizacyjnej

.....
(miejsce i data sporządzenia)

Nr sprawy

PROTOKÓŁ

sporządzony dnia w

przez:

1) imię i nazwisko

2) stanowisko

3) miejsce zatrudnienia

4) w obecności

Z WYŚLUCHANIA

Pana / Pani*¹⁾

1) imię i nazwisko

2) jednostka / komórka organizacyjna

3) stanowisko

w sprawie:.....

W powyższej sprawie wyjaśniam, co

następuje:.....

.....

.....

.....

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

.....
(podpis sporządzającego)

.....
(podpis wysłuchanego)

.....
obecnych)

(podpisy

*Niepotrzebne skreślić

ZAŁĄCZNIK Nr 5 Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców

PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU NR/
SKŁADZIE MANEWROWYM¹⁾

Sporządzony dnia o godz. na stacji, punkcie zdawczo-odbiorczym, bocznicy, km toru dojazdowego do bocznicy¹⁾ z powodu niezatrzymania się przed sygnałem „STÓJ” lub w innym miejscu i przejechania na odległość m poza wymagane miejsce zatrzymania.

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

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

3. Stan hamulców badanych wagonów o godz. ...										
Kolejny wagon od pojazdu z napędem	Seria	Numer	Ładowny próżny	Hamulec wyłączony (tak nie) ¹⁾	Wagon oklejony nalepką „hamulec niezdalny do użytku (tak-nie)	Masa hamująca w tonach	Hamulec nastawiany na przebieg hamowania		Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych -gorące, letnie, zimne)	Uwagi
							Próżny - ładowny	P,R, G R+ Mg		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Prędkość pociągu (składu manewrowego)	Rozkładowakm/godz. Rzeczywistakm/godz.	Z jaką pociąg przejechał obok sygnału „STÓJ” lub innego odpowiadającego miejsca
---------------------------------------	---	---

Instrukcja postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach kolejowych OT Port Świnoujście S.A.

Treść protokołu Parafuje:	Przedstawiciel zarządcy infrastruktury lub użytkownik bocznic kolejowych	
	Członek komisji kolejowej	

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

1) Niepotrzebne skreślić

ZAŁĄCZNIK Nr 6 Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu

PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU¹⁾ KOLEJOWEGO²⁾

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem/ incydentem¹⁾ zaistniałym w dniu..... o godz. na stacji / punkcie zdawczo-odbiorczym / bocznicy / w km toru dojazdowego do bocznicy¹⁾ przez komisję kolejową w składzie:

L.p.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	stanowisko
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				

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

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

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

.....
.....

b) na gruncie:

.....
.....

c) urządzeń wewnętrznych (przekaznikownia, siłownia itp.)

.....
.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich

.....
.....

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń

.....
.....

¹⁾Niepotrzebne skreślić

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

Instrukcja postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicy kolejowej OT Port Świnoujście S.A.

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej).....

.....

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

.....

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

.....

II. Warunki pogodowe :

pora dnia zachmurzenie

opady..... temperatura.....

widoczność..... słyszalność.....

inne zjawiska.....

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

.....

IV. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

	Kategoria Poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a)	Pasażerowie				
b)	Pracownicy, łącznie z pracownikami Podwykonawców				
c)	Użytkownicy pojazdów kolejowo- drogowych lub przejść				
d)	Osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	Inni				

Instrukcja postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej OT Port Świnoujście S.A.

f)	informacje o poszkodowanych				
g)				

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:

.....

Instrukcja postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej OT Port Świnoujście S.A.

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.

4. ..

5. ..

6. ..

XII. Wykaz załączników:

.....

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu:

.....

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

.....

.....

.....

.....

.....

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

.....

ZAŁĄCZNIK Nr 7 Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe

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

sporządzony dnia w ... w związku z wypadkiem / incydentem¹⁾ na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu¹⁾ kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznicy¹⁾ tor km .. linii przez komisję kolejową w składzie:

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

- I. Okoliczności wypadku / incydentu¹⁾ (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu, składu manewrowego lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łączy strażnikowego, stan rogatki, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu, prędkość rzeczywista składu manewrowego lub pojazdu kolejowego):

.....

- II. Warunki pogodowe:

pora dnia zachmurzenie
 opady temperatura
 widoczność słyszalność
 inne zjawiska

Instrukcja postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicy kolejowej OT Port Świnoujście S.A.

III. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

	Kategoria Poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a)	Pasażerowie				
b)	pracownicy, łącznie z pracownikami podwykonawców				
c)	użytkownicy pojazdów kolejowo-drogowych lub przejść				
d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	Inni				
f)	informacje o poszkodowanych				
g)				

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych:

.....

3. Uszkodzenia pojazdów kolejowych w tym przejazdowych:

.....

4. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

IV. Dane o przejeździe kolejowo- drogowym lub przejściu:

1. Kat 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. Widoczność : z 5 m wymagana.....rzeczywista.....

z 10 m wymagana.....rzeczywista.....

z 20 m wymagana.....rzeczywista.....

7. Pochylenie toru

8. Pochylenie drogi

9. Stan oświetlenia

10. Data i ostateczne badanie przejazdu i wydane zalecenia oraz informacje na temat ich realizacji.....

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

1. Kierowcy pojazdu drogowego:
2. Kierującego pojazdem kolejowym:.....
3. Pracownika obsługi pojazdu kolejowo-drogowego:.....

VII. Szacunkowa wartość strat:

VIII. Akcja ratownicza: rozpoczęte dnia od godz. 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 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:
-

Instrukcja postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej OT Port Świnoujście S.A.

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

1.
2.
3.
4.
5.

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu:

.....
.....

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 8 Kwalifikacje przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategoria

I. Kwalifikacja przyczyn poważnych wypadków / wypadków oraz ich kategorie

Lp.	Klasyfikacja Przyczyny	Kat
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
6	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.)	*13

Instrukcja postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicę kolejowej OT Port Świnoujście S.A.

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 bocznic	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Klęski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31

Instrukcja postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicę kolejowej OT Port Świnoujście S.A.

32	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
33	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach	*33
34	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach	*34
35	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

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

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

Przykład:

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

I. Kwalifikacja przyczyn poważnych incydentów oraz ich kategorie

Lp.	Klasyfikacja przyczyny	Kategoria
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
5	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu 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 <ul style="list-style-type: none"> – 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

Instrukcja postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej OT Port Świnoujście S.A.

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

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

Przykład:

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

Załącznik Nr 9 Wzór protokołu ustaleń końcowych

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH¹⁾

sporządzony dnia..... w w związku z wypadkiem / incydem²⁾ kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznic²⁾ w torze / rozjeździe²⁾..... km linii na obszarze zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznic kolejowej²⁾, jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznic kolejowej²⁾ właściwa dla miejsca zdarzenia przez komisję kolejową w składzie:

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

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją nr z dnia ...
Zmiany w składzie komisji kolejowej w czasie prowadzonego postępowania:

1. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

1.1.

1.2.

2. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO:

2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

2.1.1. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:

2.1.2. świadków:

2.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:

2.2.1. system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:

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

²⁾ Niepotrzebne skreślić

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

.....

2.2.3. urządzenia łączności:

.....

2.2.4. pozostałe elementy infrastruktury:

.....

2.2.5. pojazdy kolejowe:

.....

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

.....

2.4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

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

.....

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

.....

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

.....

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

2.5.1. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:

.....

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

.....

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

.....

2.5.4. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:

.....

2.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:

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

.....

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

.....

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

.....

Instrukcja postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej OT Port Świnoujście S.A.

3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

.....

3.2. Opis przebiegu wypadku / incydu²⁾ (opis dynamiki wypadku / incydu²⁾, z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ czynnika ludzkiego na przebieg i skutki wypadku / incydu²⁾):

.....

.....

3.3. Przyczyny wypadku / incydu²⁾:

3.3.1. Bezpośrednia:

3.3.2. Pierwotna:

3.3.3. Pośrednie:

3.3.4. Systemowe:

3.4. Kategoria wypadku / incydu²⁾:

3.5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla przyczyn wypadku / incydu²⁾ lub wniosków zapobiegawczych:

.....

4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

4.1.

4.2.

4.3.

4.4.

5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

Załącznik Nr 10 Wzór strony tytułowej akt postępowania

.....
(pieczęć użytkownika boczniczy)

POSTĘPOWANIE Nr
w sprawie wypadku / incydentu *) kolejowego

KATEGORIA:

DATA:

GODZINA:

LINIA KOLEJOWA Nr.....

STACJA OBSŁUGUJĄCA BOCZNICĘ.....

.....

KILOMETR TORU DOJAZDOWEGO:

BOCZNICA:

.....

.....

TOR Nr:

AKTA ZAWIERAJĄ STRON PONUMEROWANYCH

*)Niepotrzebne skreślić

ZAŁĄCZNIK NR 11 Wzór rejestru zdarzeń

.....
(jednostka organizacyjna)

REJESTR ZDARZEŃ

Lp.	Miejsce zdarzenia (bocznicza, tor dojazdowy)	Data, godz., min.	Kategoria	Określenie zdarzenia	Skutki zdarzenia						Przyczyny zdarzenia	Podmiot odpowiedzialny za spowodowanie zdarzenia	Środki zaradcze	Data zakończenia postępowania	Miejsce przechowywania akt postępowania
					Zabitych	Ciężko rannych	Rannych	Straty z złotych							
								W infrastrukturze	W taborze	W ładunku w tym w towarach niebezpiecznych					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	15

W rubrykach 6 - 8 należy podawać liczbę osób poszkodowanych z odpowiednimi symbolami. Symbole oznaczają poszkodowanych:

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

ZAŁĄCZNIK NR 12 Schemat postępowania dla Dyspozytora OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A. po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu kolejowym

A. Czynności wykonywane niezwłocznie:

1.	Natychmiast zamknij tor lub tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu; zatrzymaj zbliżający się skład manewrowy lub pojazd trakcyjny;
2.	Jeśli w wypadku ucierpieli ludzie, niezwłocznie zawiadom centrum powiadamiania ratunkowego (tel. 112), podają w miarę możliwości informacje o: a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych, b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu, c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi, d) zawaleniu się obiektu budowlanego,
3.	Zawiadom bezpośredniego przełożonego oraz Zarząd Spółki.
4.	Zgłoś zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
5.	W przypadku zagrożenia poważną awarią, powiadom o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego (tel. 91 43 03 342) oraz stanowisko kierownika komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej (tel. 91 48 08 850), podając: a) miejsce zdarzenia, b) rodzaj uszkodzenia, c) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii, d) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe, e) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego.
6.	Poinformuj o zdarzeniu dyżurujących w danym dniu członków komisji kolejowej.
7.	Poinformuj Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wysyłając SMS na numer telefonu dyżurnego PKBWK: +48 510 126 711 , podając: a) datę, godzinę i miejsce powstania stanu, zdarzenia; b) konsekwencje zaistniałe w wyniku stanu lub zdarzenia; c) podmiot na terenie którego zaistniały zdarzenia; d) imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej; e) imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia. <i>Przykład: 2018.03.20 16:21 Wykolejenie dwóch wagonów próżnych na boczniczy OT PORT ŚWINOUJŚCIE; zgłasza dyspozytor Kowalski tel. 666 666 666; pracę komisji kolejowej koordynuje kontroler Malinowski tel. 888 888 888.</i> W przypadku poważnego wypadku, dodatkowo powiadom telefonicznie dyżurującego członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych - numer +48 510 126 711.
8.	Poinformuj Oddział Terenowy Urzędu Transportu Kolejowego w Poznaniu, wysyłając SMS na numer telefonu dyżurnego UTK Oddział Terenowy w Poznaniu: +48 572 591 127 , podając czas, miejsce oraz zwięzły opis zdarzenia. Stosuj następujący format treści powiadomienia SMS: RRRR.MM.DD-KATEGORIA ZDARZENIA (o ile znana)-NR LINII/BOCZNICA, TREŚĆ, <i>Przykład: 2018.03.20-C43-Bocznicza OT PORT ŚWINOUJSCIE, Wykolejenie dwóch wagonów próżnych. Pracę komisji kolejowej koordynuje kontroler Malinowski tel. 888 888 888.</i>

B. Czynności wykonywane nie później niż przed upływem 24 godzin od zdarzenia:

9.	<p>Zawiadom pisemnie o zdarzeniu:</p> <ul style="list-style-type: none">a) przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (na adres e-mail pkbwk@mib.gov.pl lub fax 22 630 14 39);b) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (na adres zdarzenia@utk.gov.pl); <p>a także, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:</p> <ul style="list-style-type: none">c) Prokuraturę Rejonową w Świnoujściu (e-mail: pr.swinoujście@szczecin.po.gov.pl lub fax 91 321 94 72);d) komendę Miejską Policji w Świnoujściu (fax 91 32 67 513). <p>Wzór zawiadomienia jest określony w Załączniku Nr 2 <i>Instrukcji postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej OT Port Świnoujście S.A.</i></p> <p>Ważne!</p> <ul style="list-style-type: none">1. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.2. Zawiadomienie przekazuje się pocztą elektroniczną lub faksem. Na każde wysłane zawiadomienie (dla każdego z adresatów) należy posiadać potwierdzenie jego wysłania, które należy umieścić w dokumentacji zdarzenia.3. 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 - korektę, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.
----	--

ZAŁĄCZNIK NR 13 WYKAZ OSÓB UPOWAŻNIONYCH DO UDZIAŁU W PRACACH KOMISJI KOLEJOWEJ Z RAMIENIA OT PORT ŚWINOUJSCIE S.A.

Upoważniam niżej wymienione osoby do pracy w komisjach kolejowych z ramienia OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

Świnoujście, dnia

.....
(podpis użytkownika boczniczy kolejowej)

Skorowidz zmian i uzupełnień

Lp.	dotyczy, :zmiany lub uzupełnienia	strona ,rozdział, §,ustęp, pkt, pptk ,litera, tiret	Zmiana (uzupełnienie) obowiązujące od dnia	Czytelny podpis pracownika wnoszącego zmianę

