

Warszawa, dnia 18 marca 2016 r.

Poz. 369

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾**

z dnia 16 marca 2016 r.

w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym

Na podstawie art. 28n ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, 1741, 1753, 1777 i 1893) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa sposób:

- 1) powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach;
- 2) powoływania przewodniczącego komisji kolejowej;
- 3) prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) bezpieczeństwo – bezpieczeństwo w rozumieniu art. 3 pkt 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 402/2013”;
- 2) ciężko ranny – osobę, 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;
- 3) komisja kolejowa – osobę lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek;
- 4) negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska – stratę w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro;
- 5) poszkodowany – zabitego, ciężko rannego lub rannego;
- 6) ranny – osobę, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;
- 7) ryzyko – ryzyko w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 402/2013;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

- 8) ustawa – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 9) zabity – osobę, która utraciła życie w poważnym wypadku lub wypadku albo w ich wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku;
- 10) zagrożenie – zagrożenie w rozumieniu art. 3 pkt 13 rozporządzenia nr 402/2013;
- 11) zdarzenie – poważny wypadek, wypadek lub incydent;
- 12) zdarzenie na przejeździe – zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innego użytkownika przejazdu takiego jak pieszy lub rowerzysta, lub innego obiektu znajdującego się na torach lub w ich pobliżu.

Rozdział 2

Sposób powiadamiania o zdarzeniach

§ 3. 1. Pracownik kolejowy jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków:

- 1) dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury – w przypadku zdarzeń zaistniałych na obszarze działalności zarządcy infrastruktury, albo
- 2) użytkownikowi bocznic kolejowej – w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznic kolejowej.

2. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.

3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy pojazd ten należy zatrzymać. Kierownik pociągu, maszynista lub inny pracownik kolejowy zgłasza zdarzenie zgodnie z ust. 1.

§ 4. 1. Dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

- 1) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
- 2) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”;
- 3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
 - a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożenia nimi,
 - d) zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
 - e) wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego;
- 4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie właściwemu dla miejsca zdarzenia dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury;
- 5) zgłosić zdarzenie właściwej dla miejsca zdarzenia jednostce straży ochrony kolei;
- 6) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych;
- 7) poinformować właściwego dla miejsca zdarzenia dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury:
 - a) o wykonaniu czynności, o których mowa w pkt 1–3, 5 i 6,
 - b) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych;

- 8) żądać od właściwego dla miejsca zdarzenia dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury, stosownie do potrzeb:
 - a) wezwania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego,
 - b) powiadomienia Żandarmerii Wojskowej;
- 9) powiadomić prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe o przyczynie i przewidywanym czasie postoju;
- 10) jeżeli jest taka potrzeba, na żądanie kierującego akcją ratowniczą, wprowadzić ograniczenie prędkości na torach sąsiadujących z miejscem zdarzenia, po których może odbywać się ruch kolejowy.

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

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

- 10) w przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern – żądać od właściwego przewoźnika kolejowego zapewnienia odpowiednich środków transportu, niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie;
- 11) jeżeli w wyniku zdarzenia są zabici lub ciężko ranni, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala – po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratowniczą przekazać rzecznikowi prasowemu informacje o adresach szpitali, do których przewieziono poszkodowanych, oraz o telefonach kontaktowych, celem podania ich do wiadomości publicznej za pośrednictwem środków masowego przekazu.

3. Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik zarządcy infrastruktury, któremu zgłoszono zdarzenie zaistniałe na sieci kolejowej, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

- 1) członków komisji kolejowej ze strony zarządcy infrastruktury;
- 2) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zwanego dalej „Przewodniczącym PKBWK”;
- 3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia.

4. Przewoźnik kolejowy, który otrzymał informację o zdarzeniu, powiadamia o nim:

- 1) członków komisji kolejowej ze strony przewoźnika oraz
- 2) najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające oczeniu.

§ 5. 1. Użytkownik boczniczy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

- 1) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
- 2) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”;
- 3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
 - a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi,
 - d) zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
 - e) wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego;
- 4) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
- 5) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierownika komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
 - a) miejsce zdarzenia,
 - b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - c) rodzaj wagonu i wielkość opakowania,
 - d) rodzaj uszkodzenia,
 - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - g) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego.

2. Użytkownik boczniczy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

- 1) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika boczniczy kolejowej;
- 2) Przewodniczącego PKBWK;
- 3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia.

§ 6. Informację o wykonaniu poszczególnych czynności, o których mowa w § 4 i § 5, należy odnotować w prowadzonej dokumentacji.

§ 7. 1. Zarządca infrastruktury lub użytkownik boczniczy kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, o których mowa w ust. 3. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.

2. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Zawiadomienie otrzymuje:

- 1) Przewodniczący PKBWK;
- 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”;
- 3) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
 - a) prokuratura rejonowa,
 - b) komenda Policji,
 - c) jednostka Żandarmerii Wojskowej.

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

5. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.

Rozdział 3

Tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej

§ 8. 1. Kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika boczniczy kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorącej udział w transporcie kolejowym, określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej.

2. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu wskazują spośród osób upoważnionych, o których mowa w ust. 1, kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika boczniczy kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.

3. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.

§ 9. 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, o których mowa w § 8 ust. 2, przez kierownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury albo użytkownika boczniczy kolejowej, biorącej udział w transporcie kolejowym, właściwej dla miejsca wypadku lub incydentu.

3. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej, o której mowa w ust. 2.

4. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu, o którym mowa w § 8 ust. 1, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

§ 10. 1. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.

2. O zmianie, o której mowa w ust. 1, informuje się:

- 1) członków komisji kolejowej;
- 2) Prezesa UTK;
- 3) Przewodniczącego PKBWK.

§ 11. Zmiany w składzie komisji kolejowej, o których mowa w § 9 ust. 4 oraz w § 10 ust. 1, dokumentuje się w aktach postępowania.

Rozdział 4

Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową

§ 12. 1. Komisja kolejowa:

- 1) ustala okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu;
- 2) określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu;
- 3) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.

2. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może w szczególności:

- 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydentem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
- 2) analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem lub incydentem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
- 3) wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
- 4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
- 5) wnioskować o wykonanie ekspertyz zgodnie z § 21 ust. 1;
- 6) żądać od związanych z wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4, i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
- 7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydentem – w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej – do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydentu bądź przyczynienie się do jego powstania.

3. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.

4. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji, z zastrzeżeniem § 18 ust. 2.

5. Podejmując decyzje, o których mowa w ust. 4, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:

- 1) skutki i okoliczności wypadku lub incydentu;
- 2) opinie członków komisji kolejowej;
- 3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydentu oraz
- 4) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydentu.

§ 13. 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, o których mowa w § 14 ust. 1, § 17 ust. 2, § 18 ust. 1 i § 27 ust. 1.

3. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.

4. Po zakończeniu postępowania jego akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.

§ 14. 1. Z czynności, o których mowa w § 12 ust. 2 pkt 3 i 4, sporządza się protokół.

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

§ 15. 1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce wypadku lub incydentu w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu.

2. W uzasadnionych przypadkach, z zastrzeżeniem § 3 ust. 3, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu może nastąpić na stacji postojowej lub stacji docelowej pociągu, komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce wypadku lub incydentu. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej, powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji oraz właściwego dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej.

3. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w ust. 2, skład komisji kolejowej może być określony na zasadach, o których mowa w § 9 ust. 2–4, przez kierowników jednostek organizacyjnych właściwych dla miejsca badania wypadku lub incydentu.

4. Wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu, którzy reprezentują jego strony i wykonują prace na jego miejscu, powinni być wskazani w odpowiednim protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu, o którym mowa w § 18 ust. 1.

§ 16. 1. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego wypadku lub incydentu oraz o dokonanych ustaleniach.

2. Do czasu ewentualnego przejścia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.

§ 17. 1. Na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:

- 1) ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu;
- 2) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem wypadku lub incydentu;
- 3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania wypadku lub incydentu, przez Policję lub inne uprawnione służby;
- 4) opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed wypadkiem lub incydem oraz po nim;
- 5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca;
- 6) ustala przy wypadkach lub incydem na przejazdach:
 - a) sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
 - b) podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy,
 - c) zamknięcie na czas rogatek i obecność na stanowisku pracy pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,

- d) warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
 - e) stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i na dojazdach do niego;
- 7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku lub incydencie; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
 - 8) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
 - 9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych;
 - 10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
 - 11) bada stan nawierzchni kolejowej;
 - 12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
 - 13) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów;
 - 14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.

2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej lub zarządcy infrastruktury wykonującego przewozy technologiczne dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 18. 1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu, którego wzór określa załącznik nr 3 do rozporządzenia, albo protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

2. W protokołach, o których mowa w ust. 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.

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

§ 19. Zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

§ 20. 1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku lub incydencie badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej.

2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

§ 21. 1. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.

2. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji kolejowej, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej.

3. Jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, wykonanie ekspertyzy zleca zarządca infrastruktury kolejowej lub użytkownik bocznic kolejowej.

4. 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.

§ 22. 1. Jeżeli postępowanie jest prowadzone w sprawie wypadku, komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:

- 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości;
- 2) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem.

2. Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.

3. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub miejscem, o którym mowa w § 15 ust. 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.

§ 23. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której pracownik jest zatrudniony, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

§ 24. 1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:

- 1) przyczyny wypadku lub incydentu;
- 2) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;
- 3) wnioski zapobiegawcze.

2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 25. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:

- 1) przyczynę pierwotną – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu;
- 2) przyczyny bezpośrednie – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydentu;
- 3) przyczyny pośrednie – pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydentem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
- 4) przyczyny systemowe – związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incy-dencie.

§ 26. 1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 24 i § 25, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.

2. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

§ 27. 1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.

3. Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa przekazuje:

- 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
- 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
- 3) właściwej miejscowo komendzie Policji – jeśli zachodzi taka konieczność;
- 4) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej – jeśli zachodzi taka konieczność.

§ 28. 1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.

2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.

3. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 29. 1. Zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy kolejowi dostosują swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem, systemy zarządzania utrzymaniem i przepisy wewnętrzne do przepisów rozporządzenia w terminie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

2. Użytkownicy bocznic kolejowych dostosują swoje przepisy wewnętrzne do przepisów rozporządzenia w terminie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

§ 30. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.²⁾

Minister Infrastruktury i Budownictwa: *wz. K. Smoliński*

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. poz. 593), które utraciło moc z dniem 1 marca 2016 r. w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1741).

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. (poz. 369)

Załącznik nr 1

WZÓR ZAWIADOMIENIA O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE

(dane jednostki organizacyjnej) data wysłania
nr tel. do

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE¹⁾

Kategoria zdarzenia²⁾:

Miejsce zdarzenia³⁾:

Data i godzina zdarzenia:

Zwięzły opis zdarzenia⁴⁾:
.....
.....

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:
.....
.....

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:
.....
.....

Przebieg akcji ratowniczej:
.....
.....

Wstępne określenie skutków zdarzenia:
.....
.....

Otrzymują:
1.
2.

(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

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

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

Załącznik nr 2

WZÓR PROTOKOŁU USTALENIA STANU HAMULCÓW

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

sporządzony dnia o godz. na stacji, posterunku odgałęźnym, posterunku odstępowym, km szlaku¹⁾ z powodu niezatrzymania się przed sygnałem „STÓJ” lub w innym miejscu i przejechania na odległość m poza wymagane miejsce zatrzymania.

1. Dane o pociągu lub składzie manewrowym									
Liczba wagonów			Długość w metrach	Liczba osi	Masa brutto (ton)	Masa hamująca			Uwagi
ogółem	próżnych	ładownych				wymagana		rzeczywista	
						%	ton		
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 czy próżny	Hamulec wyłączony (tak, nie) ¹⁾	Wagon oklejony nalepką „hamulec niezdatny do użytku” (tak, nie) ¹⁾	Masa hamująca wagonu w tonach	Hamulec nastawiony na przebieg hamowania		Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych – gorące, letnie, zimne)	Uwagi	
							próżny	P, R, G, R+Mg			
											ładow- ny
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika	
---	--

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

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

Załącznik nr 3

WZÓR PROTOKOŁU OGLĘDZIN MIEJSCA WYPADKU LUB INCYDENTU

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

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

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

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

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

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

.....
.....

b) na gruncie:

.....
.....

c) urządzeń wewnętrznych (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.

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia	zachmurzenie
opady	temperatura
widoczność	słyszalność
inne zjawiska	

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

.....

.....

.....

.....

.....

IV. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

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

f)	informacje o poszkodowanych:

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

.....

.....

3. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

V. Przeprowadzone badania:

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

.....

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

.....

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

z udziałem:

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

VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾:

.....
kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:

.....

VIII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....

.....

.....

IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej:

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

-
-
-
pod przewodnictwem

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

.....

.....

.....

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

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

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

XII. Wykaz załączników:

.....

.....

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

.....

.....

.....

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

.....

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

Załącznik nr 4

WZÓR PROTOKOŁU OGLĘDZIN MIEJSCA WYPADKU / 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.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko
1.		przewodniczący		
2.		członek		
3.		członek		
4.		członek		

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

.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia	opady
temperatura	widoczność
zachmurzenie	słyszalność
inne zjawiska	

III. Skutki:

1. Poszkodowani:

	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a)	pasażerowie				
b)	pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców				

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

c)	użytkownicy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia				
d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	inni				
f)	informacje o poszkodowanych:				
				
				
				
				

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

IV. Dane o przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu:

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

z 5 m	wymagana	rzeczywista
z 10 m	wymagana	rzeczywista
z 20 m	wymagana	rzeczywista
- 10. Pochylenie toru:
- 11. Pochylenie drogi:
- 12. Stan oświetlenia:
- 13. Data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia oraz informacje na temat ich realizacji:

V. Wyniki badania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej:
.....**VI. Wyniki badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób uczestniczących w wypadku / incydencie¹⁾:**1. Kierowcy pojazdu drogowego:
.....2. Kierującego pojazdem kolejowym:
.....3. Pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego:
.....**VII. Szacunkowa wartość strat:**
.....**VIII. Akcja ratownicza:** trwała od godz. dnia do godz.
..... dnia z udziałem**IX. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:**1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾:
.....

kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:
.....3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:
.....4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:
.....**X. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:**
.....
.....**XI. Ustalenia odnośnie do dalszej pracy komisji kolejowej:**

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

-,

-,

-,

pod przewodnictwem

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

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

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

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

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

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

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

Załącznik nr 5

KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ ZDARZENIA ORAZ JEJ KATEGORIE

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

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

1	2	3
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	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
20	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	*19
21	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i bez rogatki (kat. C)	*20
22	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D)	*21
23	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
24	Najechnanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31	Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31

1	2	3
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 na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
34	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	*34
35	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie roгатki lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

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

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

Przykład:

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

II. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej incydentu oraz jej kategorii:

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

1	2	3
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	C54
15	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	C55
16	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57
17	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
18	Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych	C60
19	Zamach zbrodniczy	C61
20	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
23	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	C65
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	C66
25	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
26	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
27	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	C69

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

Przykład:

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

Załącznik nr 6

WZÓR PROTOKOŁU USTALEŃ KOŃCOWYCH

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH¹⁾

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

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

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

.....
.....

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:

.....
.....

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. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:
- 2.2.1. system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:
.....
 - 2.2.2. tory i rozjazdy na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia:
.....
 - 2.2.3. urządzenia łączności:
.....
 - 2.2.4. pozostałe elementy infrastruktury:
.....
 - 2.2.5. pojazdy kolejowe:
.....
- 2.3. Analiza zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z pojazdów kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunków ruchu):
.....
.....
- 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:

.....

3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....

3.3. Przyczyny wypadku / incydentu²⁾:

3.3.1. Bezpośrednia:

.....

3.3.2. Pierwotna:

.....

3.3.3. Pośrednie:

.....

3.3.4. Systemowe:

.....

3.4. Kategoria wypadku / incydentu²⁾:

.....

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