

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 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, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa sposób:

- 1) powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach lub 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 r., 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 – zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie zdarzenia, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu bądź których infrastruktura ma związek ze zdarzeniem;
- 4) poszkodowany – zabity, ciężko ranny lub ranny;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1741, 1753, 1777 i 1893.

- 5) ranny – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;
- 6) ryzyko – ryzyko w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 402/2013;
- 7) ustawa – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 8) 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;
- 9) zagrożenie – zagrożenie w rozumieniu art. 3 pkt 13 rozporządzenia nr 402/2013;
- 10) zdarzenie – poważny wypadek, wypadek lub incydent;
- 11) zdarzenie na przejeździe – zdarzenie na przejeździe kolejowym z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu przekraczającego przejazd, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi, lub innych obiektów tymczasowo znajdujących się na torach lub w ich pobliżu, zgubionych przez pojazd lub użytkownika przekraczającego przejazd.

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 lub dyspozytorowi zarządcy infrastruktury - w przypadku zdarzeń zaistniałych poza bocznicą kolejową; albo
- 2) użytkownikowi bocznicy kolejowej albo przewoźnikowi kolejowemu, który objął użytkowane bocznicę kolejową certyfikatem bezpieczeństwa, zwanym dalej „przewoźnikiem kolejowym użytkującym bocznice” - w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznicy kolejowej.

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

3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy pojazd ten należy zatrzymać. Kierownik pociągu lub maszynista zgłasza zdarzenie dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.

§ 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 użyciem przycisku Radio-Stop;
- 3) bezzwłocznie wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku zdarzenia są poszkodowani;
- 4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie właściwemu dyspozytorowi, swojemu bezpośredniemu przełożonemu oraz właściwej terytorialnie jednostce straży ochrony kolei;
- 5) wezwać Państwową Straż Pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego lub pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - a) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - b) pożaru lub wybuchu,
 - c) zaważenia się lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - d) wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym – wzywając należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego,
 - e) niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – wzywając należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego;
- 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) powiadomić Policję;
- 8) poinformować właściwego dyspozytora:
 - a) o wykonaniu czynności, o których mowa w pkt 1-7,
 - 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;
- 9) żądać od właściwego dyspozytora, stosownie do potrzeb:
 - a) wezwania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego,
 - b) powiadomienia Żandarmerii Wojskowej;
- 10) powiadomić maszynistów o przyczynie i przewidywanym czasie postoju;

11) jeżeli jest taka potrzeba, na żądanie kierującego akcją ratunkową wprowadzić ograniczenie prędkości na torach sąsiadujących z miejscem zdarzenia, po których może odbywać się ruch kolejowy.

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

- 1) dokonać czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 3-7, 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;
- 6) powiadomić jednostkę macierzystą pracownika kolejowego, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy;
- 7) powiadomić odpowiednie terytorialnie centra zarządzania kryzysowego administracji państwowej i samorządowej oraz Krajowe Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności;
- 8) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę oraz 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 znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - g) nazwisko i numer telefonu;
- 9) w przypadku zagrożenia radiacyjnego powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki 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 znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - g) nazwisko i numer telefonu;
- 10) w przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern – powiadomić właściwego przewoźnika kolejowego o konieczności 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 ratunkową 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 zarządcy infrastruktury, któremu zgłoszono zdarzenie zaistniałe na sieci kolejowej, jest zobowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

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

4. Dyspozytor właściwego przewoźnika kolejowego jest zobowiązany powiadomić najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocłeniu.

§ 5. 1. Użytkownik bocznic kolejowej albo przewoźnik kolejowy użytkujący bocznicę, 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 użyciem przycisku Radio-Stop;
- 3) bezzwłocznie wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku zdarzenia są poszkodowani;
- 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 oraz 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.

2. Użytkownik bocznicy kolejowej albo przewoźnik kolejowy użytkujący bocznice, któremu zgłoszono zdarzenie, jest zobowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

- 1) Przewodniczącego PKBWK;
- 2) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia;
- 3) członków komisji bocznicowej.

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

§ 7. 1. Zarządca infrastruktury, użytkownik bocznicy kolejowej lub przewoźnik kolejowy użytkujący bocznice właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, o których mowa w ust. 3. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z komisją kolejową.

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 powiatowa (miejska) lub rejonowa Policji,
 - c) komenda miejska bądź komenda powiatowa Państwowej Straży Pożarnej,
 - d) 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 powinno być przekazane niezwłocznie, nie później jednak niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.

Rozdział 3

Tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej

§ 8. Zadaniem komisji kolejowej prowadzącej postępowanie w sprawie zdarzenia jest ustalenie:

- 1) okoliczności zdarzenia;
- 2) przyczyny zdarzenia;
- 3) wniosków zapobiegawczych.

§ 9. 1. Komisje kolejowe dzieli się na:

- 1) miejscowe;
- 2) zakładowe;
- 3) bocznicowe.

2. W zależności od skutków i okoliczności zdarzenia postępowanie prowadzi:

- 1) komisja kolejowa miejscowa – w sprawach:
 - a) wypadków i incydentów powstałych podczas wykonywania prac manewrowych,
 - b) wypadków polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory albo wskakiwania lub wyskakiwania z pociągu,

- c) incydentów, w wyniku których zachodzi konieczność wyłączenia pojazdu kolejowego ze składu pociągu
– zaistniałych na obszarze działalności zarządcy infrastruktury;
- 2) komisja kolejowa zakładowa – w sprawach pozostałych wypadków i incydentów zaistniałych na obszarze działalności zarządcy infrastruktury;
- 3) komisja kolejowa bocznicowa – w sprawach wypadków i incydentów zaistniałych na bocznicach kolejowej.

3. Komisja kolejowa miejscowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości komisji kolejowej zakładowej do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.

4. W przypadku uczestnictwa w oględzinach na miejscu zdarzenia członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, czynności wykonywane przez niego i członków komisji kolejowej są prowadzone niezależnie od siebie. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, odpowiedzialnym za pracę komisji kolejowej jest jej przewodniczący lub pracownik, o którym mowa w § 11 ust. 3.

§ 10. 1. Kierownik jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowych poszczególnych kategorii.

2. Skład komisji kolejowej do badania danego zdarzenia jest określany spośród osób upoważnionych, o których mowa w ust. 1, przez kierowników jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu bądź których infrastruktura ma związek ze zdarzeniem.

3. W skład komisji kolejowej miejscowej i zakładowej, prowadzącej postępowanie w sprawie zdarzenia nie mogą wchodzić osoby:

- 1) uczestniczące w zdarzeniu;
- 2) bezpośrednio odpowiedzialne za stan infrastruktury, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i pozostałych urządzeń w miejscu zdarzenia;
- 3) odpowiedzialne za utrzymanie taboru kolejowego, uczestniczącego w zdarzeniu;
- 4) biorące udział w szkoleniu i nadzorze pracowników uczestniczących w tym zdarzeniu;
- 5) których udział w komisji kolejowej powodowałby konflikt interesów, w szczególności poprzez powiązania rodzinne.

4. Kierownicy jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 2, zapewniają niezbędne urządzenia i przyrządy do wykonywania pomiarów na miejscu zdarzenia.

§ 11. 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 składu komisji, o którym mowa w § 10 ust. 2, przez kierownika jednostki organizacyjnej właściwej dla miejsca zdarzenia:

- 1) zarządcy infrastruktury – w przypadku komisji kolejowej miejscowej oraz zakładowej;
- 2) użytkownika bocznic kolejowej albo przewoźnika kolejowego użytkującego bocznicę – w przypadku komisji kolejowej bocznicowej.

3. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej będący przedstawicielem zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującego bocznicę, wskazany przez kierownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującego bocznicę właściwej dla miejsca zdarzenia.

4. W przypadku gdy wyniki oględzin na miejscu zdarzenia lub w miejscu, o którym mowa w § 19 ust. 2, wskazują, że prawdopodobna wstępna przyczyna zdarzenia leży po stronie pojazdu kolejowego lub pracownika przewoźnika kolejowego, kierownik jednostki organizacyjnej przewoźnika kolejowego właściwej dla miejsca zdarzenia powołuje nowego przewodniczącego komisji kolejowej, informując o tym Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK.

5. Przewodniczący komisji kolejowej w uzgodnieniu z członkami komisji może włączyć do jej składu osobę spoza wykazu, o którym mowa w § 10 ust. 1, informując o tym Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia.

§ 12. 1. Zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi oraz użytkownicy bocznic kolejowych, w drodze porozumienia, mogą powołać komórkę organizacyjną działającą w ich imieniu w komisjach kolejowych na obszarze działania tych przedsiębiorców. O fakcie tym należy powiadomić Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK.

2. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 1, ustala się w szczególności zasięg terytorialny i zakres działania utworzonej komórki organizacyjnej oraz wyznacza się przedsiębiorcę, któremu ta komórka organizacyjna podlega.

§ 13. W przypadku gdy komisja kolejowa nie może w sposób jednoznaczny ustalić przyczyny zdarzenia albo ujawnione zostały nowe okoliczności wpływające na zmianę kwalifikacji zdarzenia, Prezes UTK wnioskuje o wyznaczenie nowego składu komisji kolejowej. Przekazanie przewodniczenia komisji kolejowej odbywa się protokołarnie.

§ 14. W przypadku gdy zachodzi uzasadniona potrzeba dalszego prowadzenia postępowania przez komisję kolejową zakładową, przewodniczący komisji kolejowej miejscowej zgłasza pisemnie kierownikowi właściwej jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury kolejowej konieczność zmiany rodzaju komisji oraz powiadamia o tym Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK.

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

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

- 1) członków komisji kolejowej;
- 2) zarządcę infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej;
- 3) Prezesa UTK;
- 4) Przewodniczącego PKBWK.

3. Zmiana, o której mowa w ust. 1, powinna być udokumentowana w aktach postępowania.

Rozdział 4

Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową

§ 16. 1. Komisja kolejowa ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny zdarzenia, określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu oraz określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego zdarzenia w przyszłości.

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

- 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
- 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
- 3) wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
- 4) przeprowadzać konfrontacje, wizje lokalne lub ekspertyzy;
- 5) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4;
- 6) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania i przygotowaniu oraz dostarczeniu potrzebnych materiałów i ekspertyz;
- 7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego ze zdarzeniem – w przypadku uzasadnionego podejrzenia niewywiązywania się z powierzonych obowiązków pracowniczych lub stwierdzenia niedyspozycji psychofizycznej – do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie zdarzenia lub przyczynienie się do jego powstania.

§ 17. 1. Z czynności, o których mowa w § 16, należy sporządzić protokół podpisany przez przeprowadzających te czynności.

2. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności należy odnotować w protokole.

3. Osoby wysłuchiwane podpisują protokół wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.

§ 18. 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 pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego podlegającego ekspertyzie lub zarządca infrastruktury kolejowej w miejscu zdarzenia, jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych, kolejowych obiektów budowlanych i urządzeń kolejowych przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.

§ 19. 1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.

2. W uzasadnionych przypadkach, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia może nastąpić w wyznaczonej stacji najbliższego postoju pociągu lub stacji docelowej, komisja ma prawo odstąpić od udania się na miejsce zdarzenia. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej.

3. Rodzaj i zakres badań określa przewodniczący komisji kolejowej po przedstawieniu wniosków przez członków komisji.

4. Wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu zdarzenia, którzy reprezentują strony zdarzenia i wykonują jakiegokolwiek prace na jego miejscu, powinni być wskazani w odpowiednim protokole oględzin miejsca zdarzenia, o którym mowa w § 23.

5. Po przybyciu na miejsce zdarzenia członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego zdarzenia oraz o dokonanych ustaleniach związanych ze zdarzeniem.

§ 20. 1. Na miejscu zdarzenia lub w miejscu, o którym mowa w § 19 ust. 2, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa dokonuje:

- 1) ustalenia liczby poszkodowanych oraz wstępnej oceny strat powstałych w następstwie zdarzenia;
- 2) oceny stanu psychicznego i fizycznego pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia;
- 3) sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia;
- 4) badania stanu trzeźwości osób, które mogły przyczynić się do powstania zdarzenia;
- 5) opisu miejsca zdarzenia, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem oraz ich stanu i miejsca znajdowania się po zdarzeniu, a także stanu połączenia pojazdów;
- 6) ustalenia przy zdarzeniach na przejazdach kolejowych:
 - a) czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany od strony toru i od strony drogi,
 - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
 - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas roгатki i była obecna na stanowisku pracy,
 - d) stanu widoczności przejazdu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu,
 - e) warunków widoczności przejazdu ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym,
 - f) stanu jezdni, drogi oraz przejazdu w poziomie szyn;

- 7) sprawdzenia zapisów w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
- 8) odczytania przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji, zapisów urządzeń rejestrujących; w szczególności należy dokonać odczytów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
- 9) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, ich widoczności, jak również stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych;
- 10) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
- 11) badania stanu nawierzchni kolejowej w stanie statycznym i pod obciążeniem odpowiadającym obciążeniu w chwili zdarzenia; oceny takiej dokonuje się w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ zdarzeniu, w chwili zdarzenia oraz drogi przebiegu pojazdu kolejowego przed miejscem zdarzenia;
- 12) pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu obręczy kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
- 13) określenia rodzaju przesyłki, sposobu jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcy przesyłki oraz ewentualnej obecności konwojenta w przypadku przewozu towarów;
- 14) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia.

2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Komisja sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia stanowiącą załącznik do protokołu oględzin.

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

2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, w uzgodnieniu z jej członkami, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia.

§ 22. Zarządca infrastruktury, użytkownik bocznic kolejowej albo przewoźnik kolejowy użytkujący bocznicę, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca zdarzenia, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn zdarzenia.

§ 23. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu zdarzenia lub w miejscu, o którym mowa w § 19 ust. 2, komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca zdarzenia, którego wzór określa załącznik nr 3 do rozporządzenia, lub protokół oględzin miejsca zdarzenia na przejeździe kolejowym, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 24. 1. Komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy zdarzenia i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:

- 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek ze zdarzeniem lub osób postronnych mających wiadomości o zdarzeniu;
- 2) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności zdarzenia, w tym wykonania badań poza jego miejscem.

2. Kopie planu, o którym mowa w ust. 1, wraz z kopiami materiałów będących podstawą jego sporządzenia otrzymuje komisja kolejowa uczestnicząca w badaniu miejsca zdarzenia, która nie prowadzi dalszego postępowania.

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

4. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem zdarzenia lub miejscem, o którym mowa w § 19 ust. 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.

§ 25. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce macierzystej, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

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

- 1) przyczyny zdarzenia;
- 2) końcową kwalifikację przyczyn zdarzenia;
- 3) wnioski zapobiegawcze.

2. Kwalifikację przyczyn zdarzenia oraz ich kategorię określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 27. 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.

§ 28. 1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 26 i 27, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania zdarzenia.

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

§ 29. 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 zobowiązani 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) właściwym miejscowo: komendzie miejskiej albo komendzie powiatowej, albo komendzie rejonowej Policji – jeśli zachodzi taka konieczność.

§ 30. 1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia zdarzenia.

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

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

§ 31. 1. Akta zakończonego postępowania, wraz z odpisami wydanych w sprawie decyzji oraz wysłanych pism i zawiadomień, przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.

2. Do dokumentacji zdarzenia zgromadzonej w aktach postępowania w trakcie jego trwania i po jego zakończeniu, wgląd mają jedynie członkowie komisji kolejowej, Prezes UTK oraz Przewodniczący PKBWK. Wszelkie udostępnienie części lub całości akt postępowania osobom trzecim wymaga pisemnej zgody Prezesa UTK.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 32. 1 Zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy kolejowi dostosują swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem, systemy zarządzania utrzymaniem i przepisy wewnętrzne do przepisów rozporządzenia w terminie 3 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

2. Użytkownicy bocznic kolejowych dostosują swoje przepisy wewnętrzne do przepisów rozporządzenia w terminie 3 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

3. Postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, prowadzi się na podstawie przepisów dotychczasowych.

§ 33. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2016 r.³⁾

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**



ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Kolejnictwa

Kamil Wilde

Za zgodność pod względem prawnym,
legistycznym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

Tomasz Behrendt

³⁾ 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. Nr 89 poz. 593), które w następstwie art. 1 pkt 26 ustawy z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1741) traci moc z dniem 1 marca 2016 r.

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

Załącznik nr 1

WZÓR ZAWIADOMIENIA O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE

(stempel jednostki organizacyjnej)

data wysłania

.....

do

nr tel.

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE¹⁾

Kategoria zdarzenia²⁾:

Miejsce zdarzenia³⁾:

Data i godzina zdarzenia:

Zwięzły opis zdarzenia:
.....
.....

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

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

Przebieg akcji ratunkowej:
.....
.....

Wstępne skutki 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, kilometrą, numer toru.

WZÓR PROTOKOŁU USTALENIA STANU HAMULCÓW

**PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU NR /
SKŁADZIE MANEWROWYM⁴⁾**

sporządzony dnia o godz. na stacji, posterunku odgałęzonym, 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	Brutto ton	Masa hamująca			Uwagi
ogółem	próżnych	ładownych			wymagana		rzeczywista	
					%	ton	ton	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

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 Mw543 (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			
											ładowny
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	

⁴⁾ 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 potwierdził	przedstawiciel zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej
	członek komisji kolejowej

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

WZÓR PROTOKOŁU OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU LUB INCYDENTU

**PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA
WYPADKU / INCYDENTU⁵⁾ KOLEJOWEGO**

sporządzony dnia w w związku ze zdarzeniem
..... zaistniałym w dniu o
godz. na stacji / szlaku / bocznicy¹⁾ w torze km linii
..... przez komisję kolejową zakładową / miejscową / bocznicową¹⁾ w
składzie:

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

I. Opis miejsca zdarzenia⁶⁾ - 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 (przekąźnikownia, siłownia itp.):

.....
.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich:

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

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

.....

⁵⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁶⁾ Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

.....
.....
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. Stan pogody:

pora dnia zachmurzenie
opady temperatura
widoczność inne zjawiska

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

IV. Szkic odręczny miejsca zdarzenia

V. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

	Kategoria	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
--	------------------	---------------	-----------------	-----------------------	----------------

a)	pasażerowie				
b)	pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców				
c)	użytkownicy przejazdów kolejowych				
d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	inni				
f)	informacje o ofiarach zdarzenia:				
				
				
				
				

2. Określenie strat i szacunkowej wartości strat z tytułu zdarzenia

.....
.....

3. Ograniczenia:

a) w ruchu pociągów

.....

b) opóźnienia pociągów

.....

c) wprowadzona komunikacja zastępcza

.....

VI. Przeprowadzone badania

1. Uczestników zdarzenia:

a) trzeźwości

.....

b) lekarskie

.....

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

a) nawierzchni i budowli inżynierskich

.....

b) urządzeń srk

.....

c) widoczności sygnałów

.....

d) taboru

.....

e) sieci trakcyjnej

.....

f) urządzeń łączności (w tym rejestratorów rozmów)

.....

g) taśmy rejestratora prędkości

.....

h) urządzeń elektroenergetycznych

.....

i) inne

.....

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

z udziałem:

1. pogotowia ratunkowego
2. pogotowia ratownictwa technicznego
3. pogotowia technicznego
4. pogotowia sieciowego
5. pogotowia drogowego
6. straży pożarnej

VIII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia zdarzenia

.....

kategoria

2. Przyczyna pierwotna

.....

3. Przyczyny pośrednie

.....

4. Przyczyny systemowe

.....

5. Dochodzenie będzie prowadzone komisyjnie przez komisję kolejową zakładową / miejscową /
bocznicową¹⁾ w składzie:

-

-

-

pod przewodnictwem

IX. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań

.....

.....

.....

X. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej (podać, jakie materiały, kto i w jakim terminie przekaże do akt dochodzenia)

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

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

XII. Pozostali pracownicy stron zdarzenia obecni na miejscu zdarzenia:

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

XIII. Wykaz załączników

.....
.....

XIV. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu

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

XV. Podpisy członków komisji kolejowej

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

WZÓR PROTOKOŁU OGLEDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU NA
PRZEJEŹDZIE KOLEJOWYM

**PROTOKÓŁ OGLEDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU⁷⁾ NA
PRZEJEŹDZIE KOLEJOWYM**

sporządzony dnia w w związku ze zdarzeniem¹⁾ na przejeździe kolejowym kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznicy¹⁾ tor km linii przez komisję kolejową zakładową / miejscową / bocznicową¹⁾ w składzie:

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

I. Okoliczności zdarzenia (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łącza strażnicowego, stan rogatki przejazdowych, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu, szkic odręczny miejsca zdarzenia)

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

II. Warunki pogodowe:

pora dnia	opady
temperatura	widoczność
zachmurzenie	inne zjawiska

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

1. Kierowca pojazdu drogowego
.....
2. Kierujący pojazdem kolejowym
.....
3. Dróżnik przejazdowy lub inny pracownik obsługujący przejazd
.....
4. Świadkowie i inni

⁷⁾ Niepotrzebne skreślić.

.....
IV. Skutki zdarzenia

1. Ofiary:

a) pracownicy łącznie z podwykonawcami
.....

b) pasażerowie
.....

c) użytkownicy przejazdów kolejowych
.....

d) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym
.....

e) inni
.....

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych biorących udział w zdarzeniu
.....

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

4. Inne, a w tym:

a) ograniczenia w ruchu pociągów
.....

b) opóźnienia pociągów
.....

c) wprowadzona komunikacja zastępcza
.....

V. Dane o przejeździe:

1. Kąt skrzyżowania:
2. Osygnalizowanie od strony toru:
3. Osygnalizowanie od strony drogi:
4. Rodzaj nawierzchni przejazdowej:
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 przejazdu:
13. Data ostatniego badania przejazdu
i wydane zalecenia:

VI. Wyniki badania urządzeń przejazdowych:

1. Sygnalizacji przejazdowej:
.....
2. Mechanizmów napędowych:
.....

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

.....

VIII. Wyniki przeprowadzonych badań trzeźwości osób uczestniczących w zdarzeniu:

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

IX. Szacunkowa wartość strat:

.....

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

XI. Wstępna przyczyna zdarzenia (bezpośrednia, pierwotna, pośrednie, systemowe oraz kategoria zdarzenia):

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

XII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....
.....

XIII. Ustalenia odnośnie do dalszej pracy komisji kolejowej (pod przewodnictwem):

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

XIV. Pozostali pracownicy stron zdarzenia obecni na miejscu zdarzenia:

1.
2.
3.
4.

5.

6.

XV. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu:

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

XVI. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

Załącznik nr 5

KWALIFIKACJA PRZYCZYN ZDARZENIA ORAZ JEGO KATEGORIE

I. Kwalifikacja przyczyn poważnego wypadku/wypadku oraz ich kategorie

Lp.	Kwalifikacja przyczyny pierwotnej	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	*09

	tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	
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)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.)	*13
15	Zamach zbrodniczy	*14
16	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
17	Niewłaściwe zestawienie pociągu	*16
18	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu	*17
19	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją i półrogatkami (kat. B)	*19
21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją bez rogatek i półrogatek (kat. C)	*20
22	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatek (kat. D)	*21
23	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe użytku prywatnego (kat. F)	*22
24	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznic	*23
25	Pożar w pociągu	*24
26	Pożar w pojeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach	*25
27	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
28	Eksplozja w pociągu	*27
29	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy pyneżne, zatory lodowe, huragany,	*28

	osunięcia się ziemi)	
30	Katastrofy budowlane na terenie kolejowym	*29
31	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież przesyłki, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
32	Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strzeżonym	*31
33	Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe z samoczynną sygnalizacją przejazdową (kat. B, C)	*32
34	Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach	*33
35	Najechnanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach	*34
36	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
37	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych	*36
38	Rozerwanie się pociągu, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
39	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
40	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
41	Niekontrolowane uwolnienie się materiału 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 pierwotnej 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 pierwotnej oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię liczbową;
- 3) zakwalifikować zdarzenie poprzez wstawienie w miejsce oznaczenia * przy kategorii przyczyny określonej wyżej grupy wypadku.

Przykład:

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

II. Kwalifikacja przyczyn incydentu oraz ich kategorie:

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	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 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 kolejowego wyposażonego w automatyczny system ostrzegania (i zabezpieczeń) użytkownika	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru (gorące maźnice, dynamiczne płaskie miejsca, gorący hamulec lub stan alarmowy płaskiego miejsca), a także innych usterek w pojazdach kolejowych zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor itp.)	C53
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu	C54

	awaryjnego taboru (gorące maźnice, dynamiczne płaskie miejsca, gorący hamulec lub stan alarmowy płaskiego miejsca), a także innych usterek w pojazdach kolejowych zauważonych przez personel obsługi	
15	Pożar w pociągu	C55
16	Pożar w pojeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach	C56
17	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 powodujący ograniczenie w ruchu pociągów	C57
18	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
19	Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia i ofiar w ludziach	C60
20	Zamach zbrodniczy	C61
21	Katastrofy żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
22	Katastrofy budowlane na terenie kolejowym	C63
23	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież przesyłki, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia) stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
24	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego) niepowodujące negatywnych konsekwencji	C65
25	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu	C66
26	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
27	Rozerwanie się pociągu, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
28	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 pierwotnej 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**.

WZÓR PROTOKOŁU USTALEŃ KOŃCOWYCH

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH

sporządzony dnia w w związku ze zdarzeniem⁸⁾
zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznic¹⁾
w torze / rozjeździe¹⁾ km linii na obszarze zarządcy infrastruktury /
użytkownika bocznic¹⁾ kolejowej
jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznic¹⁾ kolejowej właściwa dla
miejsca zdarzenia
przez komisję zakładową / miejscową / bocznicową¹⁾ w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Zakład pracy	Stanowisko
1.		przewodniczący		
2.		członek		
3.		członek		
4.		członek		

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

.....
.....

1. OPIS MIEJSCA ZDARZENIA STWIERDZONY PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ

1.1. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym, sygnalizatory i ich wskazania (typ, rodzaj, stan zamknięć i plomb):

1.1.1. na posterunku ruchu (pulpit nastawczy, aparat blokowy, ława nastawcza itp.):

.....

1.1.2. na gruncie:

.....

1.1.3. urządzenia wewnętrzne (przełączniownia, siłownia itp.):

.....

1.2. Tory, rozjazdy i budowle inżynieryjne (rok zabudowania, typ, rodzaj przytwierdzenia, parametry toru, parametry torowiska, ostatnie pomiary wraz ze wskazaniem ich dokonującego, zalecenia diagnostyczne):

.....

.....

⁸⁾ Niepotrzebne skreślić.

1.3. Pojazdy kolejowe i ich urządzenia (właściciel, dysponent, stacja lub zakład macierzysty, świadectwo sprawności technicznej, data ostatniej naprawy poziomu 4, daty ostatnich przeglądów):

.....
.....

1.4. Sieć trakcyjna (data ostatniego przeglądu ze wskazaniem osoby dokonującej, zalecenia diagnostyczne):

.....
.....

1.5. Urządzenia elektroenergetyczne, hamulce torowe i inne:

.....
.....

1.6. Urządzenia łączności przewodowej i radiowej (data ostatniego przeglądu ze wskazaniem osoby dokonującej, zalecenia diagnostyczne):

.....
.....

1.7. Zapisy w dokumentacji mającej związek ze zdarzeniem (techniczno-ruchowa, na pojeździe itp.):

.....
.....

1.8. Dane o przejeździe kolejowym:

1.8.1. Kategoria przejazdu wg metryki:

1.8.2. Przejazd obsługiwany¹⁾: na miejscu z odległości m

1.8.3. Kąt skrzyżowania:

1.8.4. Pochylenie drogi:

1.8.5. Pochylenie toru w kierunku jazdy taboru kolejowego:

1.8.6. Rodzaj nawierzchni przejazdowej:

1.8.7. Rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej:

1.8.8. Osygnalizowanie od strony toru:

1.8.9. Osygnalizowanie od strony drogi:

1.8.10. Typ urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej:

1.8.11. Sygnalizacja świetlna:

1.8.12. Sygnalizacja dźwiękowa:

1.8.13. Widoczność czoła	z 5 m	wymagana	rzeczywista
pojazdu kolejowego:	z 10 m	wymagana	rzeczywista
	z 20 m	wymagana	rzeczywista

1.8.14. Widoczność główki szyny:

- 1.8.15. Widoczność sygnałów
wyświetlanych przez
sygnalizatory drogowe i
oświetlenia dróg rogatekowych:
- 1.8.16. Stan oświetlenia przejazdu:
- 1.8.17. Elementy utrudniające
widoczność (np. reklamy):
- 1.8.18. Natężenie ruchu drogowego:
- 1.8.19. Natężenie ruchu kolejowego:
- 1.8.20. Iloczyn ruchu:
- 1.8.21. Data obliczenia iloczynu ruchu:
- 1.8.22. Data ostatniego badania
przejazdu ze wskazaniem osoby
dokonującej i wydane zalecenia:
- 1.9. Dane o pociągu lub składzie manewrowym:
 - 1.9.1. Numer pociągu:
 - 1.9.2. Rodzaj pociągu:
 - 1.9.3. Relacja pociągu:
 - 1.9.4. Przewoźnik kolejowy:
 - 1.9.5. Seria i nr pojazdu trakcyjnego:
 - 1.9.6. Prędkość pociągu / składu
manewrowego¹⁾: dopuszczalna rzeczywista
 - 1.9.7. Oznakowanie czoła:
 - 1.9.8. Oznakowanie końca:
 - 1.9.9. Przewożony ładunek:
 - 1.9.10. Oznaczenia na tablicy
identyfikacyjnej z wagonu
przewożącego towar
niebezpieczny:
 - 1.9.11. Numer nalepki ostrzegawczej
(wg RID):
 - 1.9.12. Długość pociągu w metrach:
 - 1.9.13. Skład pociągu (liczba wagonów i
ich seria, ustawienie wagonów w
składzie):
 - 1.9.14. Masa ogólna pociągu:
 - 1.9.15. Masa hamująca: wymagana rzeczywista
 - 1.9.16. Procent masy hamującej: wymaganej rzeczywistej
 - 1.9.17. Wagony z hamulcem: wyłączonym:
tarczowym:

- ze wstawkami „K”:
- 1.9.18. Nastawienie hamulców¹⁾:
wolnodziałające (G)
szybkodziałające (P, R, R+Mg)
szybkodziałające (P, pierwsze 5 wag. G)
ręczne
- 1.9.19. Miejsce ostatniej szczegółowej próby hamulca:
- 1.9.20. Rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców:
- 1.9.21. Miejsce ostatniej uproszczonej próby hamulca:
- 1.9.22. Rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców:
- 1.10. Prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie:
- 1.10.1. wykonawca:
- 1.10.2. charakter i zakres prac:
- 1.10.3. wykorzystywane urządzenia przy wykonywaniu prac:
- 1.10.4. nadzorujący wykonawstwo:
- 1.11. Pracownicy kolejowi (wraz z podwykonawcami) mający związek ze zdarzeniem:

Lp.	Nazwisko i imię	Stanowisko	Zakład pracy	Stan trzeźwości	Data i godz. rozpoczęcia pracy	Ilość godz. wypoczynku przed rozpoczęciem pracy
1.						
2.						
3.						

- 1.12. Inne osoby mające związek ze zdarzeniem:

Lp.	Nazwisko i imię	Stanowisko	Stan trzeźwości	Miejsce zamieszkania
1.				
2.				
3.				

2. WARUNKI POGODOWE:

pora dnia opady

temperatura widoczność
zachmurzenie słyszalność
inne zjawiska

3. AKCJA RATOWNICZA:

3.1. Uruchomienie publicznych służb ratunkowych i Policji:

Lp.	Nazwisko i imię oraz stanowisko powiadamiającego	Godzina	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego	Godzina przybycia na miejsce	Godzina zakończenia pracy
1.						
2.						
3.						

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

Lp.	Nazwisko i imię oraz stanowisko powiadamiającego	Godzina	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego
1.				
2.				
3.				

3.3. Podsumowanie akcji ratowniczej:

3.3.1. Rozpoczęcie akcji ratowniczej dnia o godz.
3.3.2. Zakończenie akcji ratowniczej dnia o godz.

4. SKUTKI ZDARZENIA:

4.1. Ofiary w ludziach:

Lp.	Kategoria osoby poszkodowanej	Zabici	Ciężko ranni	Ranni
1.	pasażerowie			
2.	pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców			
3.	użytkownicy przejazdów kolejowych			
4.	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym			
5.	inni			

4.2. Ograniczenia w ruchu kolejowym:

4.2.1. Przerwa w ruchu pociągów: od dnia, godz.:
do dnia godz.:
4.2.2. Opóźnione pociągi osobowe: liczba pociągów:
minut opóźnienia:

- 4.2.3. Opóźnione pociągi towarowe: liczba pociągów:
minut opóźnienia:
- 4.2.4. Komunikacja zastępcza: od dnia, godz.:
do dnia, godz.:
- 4.2.5. Zamknięcie toru nr : od dnia, godz.:
do dnia, godz.:
- 4.2.6. Wyłączenie napięcia nad
torem : od dnia, godz.:
do dnia, godz.:

4.3. Uszkodzenia i zniszczenia⁹⁾:

Lp.	Rodzaj elementu	Rozmiar i charakter uszkodzeń lub zniszczeń	Szacunkowa kwota odtworzeniowa
1.	Tor		
2.	Rozjazd		
3.	Urządzenia sterowania ruchem kolejowym		
4.	Elementy sieci trakcyjnej		
5.	Pojazdy trakcyjne		
6.	Wagony osobowe		
7.	Wagony towarowe		
8.	Przewożony ładunek		
9.	Środowisko		
10.	Bagaż podróżnych		
11.	Inne		

5. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO:

5.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

5.1.1. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:

.....
.....

5.1.2. świadków:

.....
.....

5.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:

5.2.1. system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:

.....
.....

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

.....
.....

⁹⁾ W tym straty stron trzecich.

- 5.2.3. pozostałe elementy infrastruktury kolejowej:
.....
- 5.2.4. urządzenia łączności radiowej i przewodowej:
.....
- 5.2.5. pojazdy kolejowe:
.....
- 5.3. Analiza zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z pojazdów kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunków ruchu itp.):
.....
.....
- 5.4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
 - 5.4.1. środki podjęte przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji:
.....
 - 5.4.2. wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów:
.....
 - 5.4.3. środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia:
.....
- 5.5. Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
 - 5.5.1. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:
.....
 - 5.5.2. stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia:
.....
 - 5.5.3. warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem:
.....
 - 5.5.4. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:
.....
- 5.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:
 - 5.6.1. weryfikacja istnienia odpowiedniej procedury we właściwym systemie zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:
.....
 - 5.6.2. weryfikację praktycznego stosowania odpowiedniej procedury w kontekście zaistniałego zdarzenia:
.....
 - 5.6.3. spostrzeżenia dotyczące monitorowania efektywności odpowiedniej procedury w kontekście zaistniałego zdarzenia:
.....
 - 5.6.4. ewentualne spostrzeżenia dotyczące efektywności przepisów prawnych regulujących obszar związany z zaistniałym zdarzeniem:
.....

6. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

6.1. Odniesienie do wcześniejszych zdarzeń zaistniałych w podobnych okolicznościach:

.....
.....

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

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

6.3. Przyczyny zdarzenia:

6.3.1. Bezpośrednia:

.....

6.3.2. Pierwotna:

.....

6.3.3. Pośrednia:

.....

6.3.4. Systemowa:

.....

6.4. Kategoria zdarzenia:

.....

6.5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia:

.....

7. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

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

8. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

UZASADNIENIE

1. Informacje ogólne

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego określonego w art. 28n ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, w brzmieniu nadanym przez ustawę z dnia 25 września 2015 r. *o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (Dz. U. poz. 1741), zwaną dalej „ustawą zmieniającą”. Obecnie na podstawie art. 28n ustawy funkcjonuje rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89 poz. 593), które jednak w wyniku zmiany upoważnienia straci moc z dniem 1 marca br.

Jedną z głównych zmian wprowadzonych ustawą zmieniającą było objęcie bocznic kolejowych przepisami dotyczącymi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów na kolei (zwanymi też łącznie „zdarzeniami”). W efekcie na bocznicach kolejowych będzie mogła działać Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), a wszelkie zdarzenia, które zaistnieją na bocznicach kolejowych, będą podlegały analogicznemu reżimowi badania, jak zdarzenia zaistniałe na głównej sieci kolejowej. Wiąże się to m.in. z koniecznością raportowania zdarzeń odpowiednim organom, jak również ich badania przy udziale tzw. komisji kolejowych. Powyższe zmiany wymuszają odpowiednie dostosowania rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 28n, które reguluje sposób:

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

W ujęciu ogólnym zmiany koncentrują się na uwzględnieniu w rozporządzeniu nowego rodzaju komisji kolejowej tzw. bocznicowej, której zadaniem będzie badanie zdarzeń kolejowych na bocznicach kolejowych. Aby nowy system badania zdarzeń kolejowych był kompletny konieczne jest również uwzględnienie w szeregu przepisów rozporządzenia wymagań wobec użytkowników bocznic kolejowych i przewoźników kolejowych użytkujących bocznicę (zgodnie z § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. poz. 1548)). Istotną kwestią, która musiała zostać znaleźć odzwierciedlenie w projekcie jest wprowadzone ustawą zmieniającą przeniesienie zadań związanych z nadzorem nad pracą komisji kolejowych z PKBWK na Prezesa UTK. Dodatkowo w projekcie wprowadzono również szereg zmian wynikających z doświadczeń zgromadzonych podczas długiego, bo ponad 8-letniego okresu stosowania obecnego rozporządzenia. Okres ten pozwolił podmiotom na zidentyfikowanie obszarów

wymagających wprowadzenia poprawek w obowiązującym rozporządzeniu celem rozwiania wątpliwości odnośnie jego interpretacji, jak również usprawnienia jego stosowania.

Opracowując projekt rozporządzenia projektodawca bazował w szczególności na wynikach prac zespołu roboczego, który funkcjonował w latach 2013-2014 w Urzędzie Transportu Kolejowego (UTK). Celem prac zespołu było opracowanie nowego projektu rozporządzenia w świetle zgromadzonych doświadczeń. W pracach zespołu uczestniczyli przedstawiciele UTK, PKBWK, eksperci zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. i przewoźników kolejowych.

Z uwagi na rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia również na bocznic kolejowe, zmianie uległ tytuł rozporządzenia. Dotychczasowe sformułowanie „na liniach kolejowych”, które wskazywało na zakres stosowania ograniczony tylko do linii kolejowych (a więc z wyłączeniem bocznic kolejowych) zastąpiono neutralnym sformułowaniem „w transporcie kolejowym”.

Szczegółowe informacje o zmianach w poszczególnych przepisach w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia zostały omówione poniżej.

2. Szczegółowy opis zmian w stosunku do obecnego rozporządzenia

2.1. Rozdział 1: przepisy ogólne (§ 1 i 2)

W § 2 określającym definicje stosowane w rozporządzeniu wprowadzono szereg zmian. Pierwsza grupa z nich dotyczy zmian wokół pojęć związanych z osobami poszkodowanymi w zdarzeniach. Z definicji pojęć „zabity” oraz „ciężko ranny” usunięto sformułowania wyłączające samobójstwa z zakresu objętego tymi pojęciami. Dotychczasowa sytuacja, w której osoba ciężko ranna w wyniku próby popełnienia samobójstwa czy też zabita w jego następstwie, nie była traktowana jako osoba ciężko ranna i zabita w rozumieniu rozporządzenia, była niezrozumiała. Taki sposób uregulowania tego zagadnienia wynikał z przepisów dotyczących tzw. wspólnych wskaźników bezpieczeństwa, będących wskaźnikami statystycznymi dla celów porównania poziomu bezpieczeństwa w państwach Unii Europejskiej, w których faktycznie nie uwzględnia się samobójstw. Nie jest to jednak wystarczający powód, aby w rozporządzeniu regulującym pracę komisji kolejowej, która również bada zdarzenia związane z samobójstwami, powielić podejście wynikające z przepisów tworzonych z myślą o statystyce.

Ponadto w powyżej wspomnianych definicjach uporządkowano sposób korzystania z pojęć „poważnego wypadku” i „wypadku” w kontekście związku kwalifikacji zdarzenia z jego skutkami rozumianymi jako śmierć osoby lub odniesienie przez nią ciężkich obrażeń. W definicji „ciężko rannego” (pkt 2) wskazano zatem, że pojęcie to wiąże się nie tylko z wypadkami, ale również z poważnymi wypadkami. Zmiany w definicji „zabitego” zmierzały z kolei do doprecyzowania, że z wypadkiem możemy mieć do czynienia również w sytuacji, gdy w jego wyniku będą osoby zabite.

Dotychczasowe przepisy tworzyły mylne wrażenie, że jeżeli w zdarzeniu mamy do czynienia z osobą zabita, automatycznie zdarzenie takie powinno być uznane za poważny wypadek, co

jednak nie jest prawdą w świetle ustawowej definicji tego pojęcia, szczególnie po jego doprecyzowaniu w następstwie przyjęcia ustawy zmieniającej. Nowa definicja w wyraźniejszy sposób zakreśla różnicę między wypadkiem i poważnym wypadkiem, wskazując, że z tym ostatnim mamy do czynienia wyłącznie przy spełnieniu kilku warunków łącznie, co nie wynikało w sposób jednoznaczny z dotychczasowej definicji. W efekcie część zdarzeń będzie mogła być kwalifikowana jako wypadek mimo, że jego skutkiem były ofiara śmiertelna, co dotychczas często było utożsamiane automatycznie z kwalifikacją jako poważny wypadek.

W projekcie uporządkowano również definicję pojęcia „poszkodowanego”, tworząc na jej podstawie nową definicję pojęcia „rannego”, a samo pojęcie „poszkodowanego” definiując jako obejmujące zbiór pojęć „zabity”, „ciężko ranny” i „ranny”. Wydaje się, że taki sposób konstrukcji tych definicji przyczyni się do wyeliminowania ewentualnych wątpliwości legislacyjnych oraz zapewni ich jednolitą interpretację. Dodatkowo z projektu usunięto definicję pojęcia „ofiar w ludziach”, gdyż pojęcie to występowało jednorazowo w rozporządzeniu i zostało zastąpione sformułowaniem „zabici i ciężko ranni”.

Odrębna grupa zmian w § 2 dotyczyła dodania definicji „bezpieczeństwa”, „ryzyka” i „zagrożenia”, które zostały zdefiniowane poprzez odwołanie do odpowiednich definicji zawartych w rozporządzeniu wykonawczym 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 r., str. 8, z późn. zm.). Pojęcia te są używane następnie w kontekście przepisów dotyczących wniosków z pracy komisji kolejowej.

Ponadto do katalogu definicji dodane zostały również nowe pojęcia „komisji kolejowej” oraz „zdarzenia na przejeździe”. Umieszczenie pierwszego z nich w § 2 porządkuje sposób rozumienia tego pojęcia oraz powinno przyczynić się do lepszego zrozumienia przepisów rozporządzenia. Z kolei drugie z nich zakreśla granicę między zdarzeniem, a zdarzeniem na przejeździe. Wyraźne rozgraniczenie tych pojęć jest istotne w kontekście § 23 rozporządzenia, który określa odrębny wzór tzw. protokołu oględzin miejsca zdarzenia w przypadku zdarzenia na przejeździe. Stąd ważne jest, aby nie było wątpliwości dotyczących tego, kiedy należy zastosować odpowiedni wzór protokołu.

2.2. Rozdział 2: sposób powiadamiania o zdarzeniach (§ 3-7)

W kolejnych przepisach, zgrupowanych w ramach rozdziału 2, określono sposób powiadamiania o zdarzeniach. W § 3 zgromadzono ogólne normy dotyczące postępowania pracowników kolejowych w przypadku zauważenia zdarzenia. Przepis ten został nieznacznie zmieniony w stosunku do obecnie obowiązującej wersji. Po pierwsze w ust. 1 uwzględniono również obowiązek zgłaszania zdarzeń użytkownikowi bocznic kolejowej i przewoźnikowi użytkującemu bocznicę w ślad za wspomnianym na wstępie objęciem bocznic kolejowych reżimem badania wypadków wynikającym z rozdziału 5a ustawy. Z § 3 usunięto dotychczasowy ust. 3, dotyczący udzielenia w poszkodowanym w zdarzeniu pierwszej pomocy, gdyż norma ta – w wersji poszerzonej – jest już zawarta w § 48 ust. 7

rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.). W miejsce usuniętego ust. 3 wprowadzono nowe jego brzmienie, które wprowadza obowiązek zatrzymania pojazdu kolejowego w przypadku zabicia lub zranienia człowieka, a także precyzuje, że w takiej sytuacji kierownik pociągu lub maszynista są zobowiązani do poinformowania o zdarzeniu. Przepis ten przeniesiono z dotychczasowego § 4 ust. 3.

W § 4 umieszczono przepisy opisujące sposób postępowania poszczególnych pracowników zarządcy infrastruktury w przypadku otrzymania zgłoszenia o zdarzeniu. W ust. 1 określono obowiązki dyżurnego ruchu, z których większość powieliła obowiązki, które obecnie znajdują się w przepisach rozporządzenia. W świetle zebranych doświadczeń dodanych zostało jednak kilka nowych obowiązków, które dotychczas rozporządzenie pomijało, zaś całość przepisów została uporządkowana, w taki sposób aby na początku znalazły się czynności najpilniejsze.

I tak dyżurny ruchu jest zobowiązany do natychmiastowego zamknięcia torów, na których nastąpiła przeszkoda dla ruchu (pkt 1), a także zatrzymania poruszających się po sąsiednim torze pojazdów, w razie konieczności wykorzystując w tym celu system Radio-stopu (pkt 2). Przepis ten został wprowadzony jako jasny sygnał dla dyżurnych ruchu, wskazujący, że użycie systemu Radio-stop powinno być brane pod uwagę w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa jako coś absolutnie normalnego i naturalnego.

Kolejne pkt rozporządzenia koncentrują się na obowiązku poinformowania odpowiednich służb (pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, policji itp.) oraz pracowników wyższego szczebla o zaistniałym zdarzeniu. Na dyżurnego ruchu zostały przeniesione obowiązki dotyczące poinformowania o zdarzeniu policji (pkt 7) oraz dyspozytora zasilania elektroenergetycznego (pkt 6), co dotychczas leżało w kompetencjach dyspozytora. Dodatkowo w przypadku informowania dyspozytora oraz straży pożarnej o zdarzeniu z udziałem towaru niebezpiecznego wprowadzony został również obowiązek podania informacji o rodzaju tego towaru. Powyższe zmiany mają za zadanie usprawnić przepływ informacji o zaistniałym zdarzeniu, szczególnie w kontekście informowania o dodatkowych zagrożeniach generowanych przez obecność towaru niebezpiecznego na miejscu zdarzenia.

Nowym elementem wprowadzanym w projekcie jest określony w pkt 10 obowiązek poinformowania przez dyżurnego ruchu maszynistów o przyczynie postoju pociągów wokół miejsca zdarzenia, a także przewidywanym czasie jego trwania. Przepis ten ma umożliwić zapewnienie maszynistom (i w konsekwencji również pasażerom pociągów) informacji o przyczynie utrudnień i orientacyjnym czasie ich trwania. Rozporządzenie wprowadza również możliwość wprowadzenia ograniczenia prędkości dla ruchu pociągów na torach sąsiadujących z miejscem zdarzenia, na żądanie kierującego akcją ratunkową (pkt 11).

W ust. 2 określono zadania dyspozytora zarządcy infrastruktury. Pierwszym z nich jest dokonanie czynności, które należą do kompetencji dyżurnego ruchu, a które z jakiś powodów nie zostały dotychczas wykonane. Doświadczenia płynące z dotychczasowych zdarzeń kolejowych wskazują, że dyżurny ruchu, jako osoba bezpośrednio obecna na miejscu lub w pobliżu miejsca zdarzenia, nie zawsze jest w stanie zrealizować wszystkie nałożone na

niego obowiązki. Z tego względu istotne jest, aby czynności te zostały wykonane w razie potrzeby przez dyspozytora, który nie jest bezpośrednio zaangażowany w zdarzenie.

Kolejne czynności dyspozytora dotyczą zarządzania wyjazdu zespołu kolejowego ratownictwa technicznego (pkt 2), poinformowania pozostałych podmiotów, których pojazdy, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu (np. przewoźnika kolejowego, właściciela wagonów itp.), a także innych podmiotów, które powinny być poinformowane o zdarzeniu (pkt 3-10). Dodatkowym obowiązkiem dyspozytora jest zebranie informacji o adresach szpitali i telefonach kontaktowych, pod którymi można uzyskać informacje o poszkodowanych odwiezionych do szpitali, a następnie ich podanie rzecznikowi prasowemu celem przekazania środkom masowego przekazu. Z przepisów ust. 2 usunięto wymóg informowania o zdarzeniu bezpośredniego przełożonego, a także dyspozytora wyższego szczebla, gdyż obowiązki te stanowią materię wewnętrzną podmiotu i nie powinny być regulowane na poziomie rozporządzenia.

Warto w tym kontekście podkreślić, że wszystkie czynności dyżurnego ruchu i dyspozytora wymienione w ust. 1 i 2 należy wykonywać w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia. Katalog określony w tych przepisach nie ma zatem charakteru obligatoryjnego dla wszystkich zdarzeń, a poszczególne czynności powinny być wykonywane tylko jeżeli wymaga tego sytuacja. Nieco inaczej wygląda to w przypadku czynności wymienionych w ust. 3, które wykonywane są zawsze, niezależnie od skutków i okoliczności zdarzenia. Czynności te dotyczą informowania Przewodniczącego PKBWK, oddziału terenowego UTK, a także członków komisji kolejowej właściwej dla miejsca i rodzaju zdarzenia.

W ust. 4 umieszczono z kolei jedyny przepis, który nakłada obowiązek na dyspozytora przewoźnika kolejowego, a nie zarządcy infrastruktury. Przepis ten dotyczy poinformowania urzędu celnego o zdarzeniu, jeżeli w zdarzeniu poszkodowani zostali pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające oceniu. Nałożenie tego obowiązku na dyspozytora przewoźnika kolejowego wynika z faktu, że tylko przewoźnik dysponuje wiedzą o przewożonym towarze.

W § 5 określono katalog czynności wykonywanych przez użytkownika bocznic kolejowej. Z uwagi często na inny charakter działalności użytkownika bocznic kolejowej, dla którego transport kolejowy jest jedynie działalnością poboczną w stosunku do głównej działalności np. wydobywczej czy produkcyjnej, obowiązki wynikające z rozporządzenia nałożono na użytkownika bocznic kolejowej, a nie konkretne kategorie pracowników takich jak dyżurny ruchu czy dyspozytor, jak miało to miejsce w przypadku § 4. Nie zawsze bowiem na bocznic kolejowej będziemy mieli do czynienia z dyżurnym ruchem lub dyspozytorem, tak jak ma to miejsce w przypadku zarządcy infrastruktury.

Obowiązki nałożone na użytkownika bocznic kolejowej są ograniczone w stosunku do zarządcy infrastruktury, niemniej jednak najważniejsze ich elementy są tożsame. Podobnie jak w przypadku zarządcy infrastruktury, użytkownik bocznic kolejowej jest zobowiązany do zamknięcia torów, na których powstała przeszkoda dla ruchu, a także wstrzymania ruchu

po sąsiednich torach. Jest również zobowiązany do poinformowania odpowiednich służb, a także podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.

Analogicznie jak w przypadku przepisów dotyczących zarządców infrastruktury w ust. 1 określono czynności, których wykonanie jest zależne od skutków i okoliczności zdarzenia (podmiot ma zatem tutaj pewną dozę elastyczności w doborze wykonywanych czynności), natomiast w ust. 2 czynności, które obowiązkowo muszą być wykonane przy każdym zdarzeniu. Dotyczą one – podobnie jak w § 4 ust. 3 – poinformowania Przewodniczącego PKBWK, oddziału terenowego UTK, a także członków komisji kolejowej.

W projekcie wprowadzono § 6, zgodnie z którym informacje o dokonaniu poszczególnych czynności, określonych w § 4 i 5 należy dokumentować.

W § 7, będącym odpowiednikiem dotychczasowego § 5, zgrupowano przepisy dotyczące pisemnego zawiadomienia o zdarzeniu. W stosunku do obecnie obowiązującego przepisu rozszerzono zakres jego stosowania również na użytkownika bocznicy kolejowej. Dodatkowo, zgodnie z ust. 3, zawiadomienie obowiązkowo otrzymuje Przewodniczący PKBWK oraz Prezesa UTK, pozostałe podmioty zaś – w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia.

2.3. Rozdział 3: tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej (§ 8-15)

W § 8 określone zostały zadania komisji kolejowej, które pozostały niezmienione w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia.

W § 9 wprowadzono nowy ust. 1, który określa rodzaje komisji kolejowych. Przepis ten wyróżnia trzy rodzaje komisji: miejscowe, zakładowe oraz bocznicowe. Dwie pierwsze z nich istnieją również obecnie, natomiast trzeci z nich jest rodzajem nowym wynikającym z rozszerzenia zakresu stosowania rozporządzenia również na bocznicę kolejową. W konsekwencji tej zmiany w ust. 2 zmodyfikowano zakres właściwości poszczególnych komisji kolejowych.

I tak komisja kolejowa miejscowa prowadzić będzie postępowania w sprawie następujących zdarzeń, jeżeli zaistniały one na obszarze działalności zarządcy infrastruktury:

- incydentów i wypadków powstałych podczas wykonywania prac manewrowych,
- wypadków polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory albo wskakiwania lub wyskakiwania z pociągu,
- incydentów, w wyniku których zachodzi konieczność wyłączenia pojazdu kolejowego ze składu pociągu.

Pozostałe zdarzenia zaistniałe na obszarze działalności zarządcy infrastruktury będą badane przez komisję kolejową zakładową. W stosunku do obecnie obowiązujących przepisów doprecyzowano, że komisje miejscowe i zakładowe wykonują swoje czynności na obszarze

działalności zarządcy infrastruktury kolejowej oraz wprowadzono dodatkową kategorię zdarzenia, która jest badana przez komisję miejscową. W przypadku komisji kolejowej bocznicowej jej właściwość obejmuje wszystkie zdarzenia, które zaistniały na bocznicach kolejowej. Warto przy tym zauważyć, że zakres geograficzny bocznic kolejowej (tj. gdzie bocznicę się zaczyna, a gdzie kończy) wynika ze świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej.

Przepis ust. 3, regulujący, że komisja kolejowa miejscowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do komisji kolejowej zakładowej do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję, pozostał bez zmian w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia. Nowym przepisem jest z kolei ust. 4, który wprowadza rozdzielenie postępowań prowadzonych przez komisję kolejową i PKBWK, w przypadku gdy obie te komisje jednocześnie prowadzą czynności na miejscu zdarzenia.

W § 10 doprecyzowano zasady dotyczące powoływania członków komisji kolejowych. Zgodnie z ust. 1 kierownik jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowych poszczególnych kategorii. Po zaistnieniu zdarzenia kierownicy tych jednostek, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu, określają ostateczny skład komisji kolejowej delegując wybranych pracowników spośród zawartych w wykazie osób upoważnionych do prac w komisji. Wybór pracowników do składu komisji powinien uwzględniać wytyczne określone w ust. 4, dotyczące osób, które nie powinny wchodzić w skład komisji kolejowej. Wymagania te nie dotyczą jednak komisji kolejowych bocznicowych z uwagi na fakt, że w przypadku bocznic kolejowych, gdzie liczba pracowników kolejowych jest najczęściej dość ograniczona, mogłyby zaistnieć trudności w skompletowaniu składu komisji spełniającej kryteria określone w ust. 4.

W § 11 określono obowiązki oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej. Ust. 1 określa zadania przewodniczącego, które są identyczne z zadaniami określonymi pod rządami obecnego rozporządzenia. W ust. 2 określono zasady powoływania przewodniczącego – w przypadku komisji kolejowej zakładowej i miejscowej dokonuje tego kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury właściwej dla miejsca zdarzenia, zaś w przypadku komisji kolejowej bocznicowej przewodniczącego powołuje użytkownik bocznic kolejowej. Powołanie następuje w drodze pisemnej.

Nowym rozwiązaniem jest przepis ust. 3, który wprowadza zasadę, że do czasu pisemnego powołania funkcję przewodniczącego pełni osoba wskazana przez kierownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej właściwej dla miejsca zdarzenia. Przepis ten ma na celu rozwiązać wątpliwości dotyczące osoby przewodniczącego w okresie do pisemnego jego powołania.

Projektodawca zaproponował również nową normę ujętą w ust. 4, zgodnie z którą przewodniczącego komisji kolejowej w określonym przypadku powołuje kierownik jednostki organizacyjnej przewoźnika kolejowego właściwej dla miejsca zdarzenia. Rozwiązanie to umożliwia przejście odpowiedzialności za badanie zdarzenia przez przewoźnika kolejowego,

w sytuacji gdy wstępna przyczyna zdarzenia określona na etapie oględzin jego miejsca, leży po stronie pojazdu kolejowego lub pracownika przewoźnika. O powołaniu nowego przewodniczącego należy poinformować Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK.

W ust. 5 określono zasady powoływania do komisji kolejowej osób spoza wykazu osób upoważnionych. Skorzystanie z tej możliwości wymaga decyzji przewodniczącego komisji, podjętej w uzgodnieniu z jej członkami. Warunkiem włączenia takiej osoby w skład komisji jest uznanie, że udział nowej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia. O podjęciu takiej decyzji należy poinformować Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK.

W § 12 wydzielono przepisy dotyczące możliwości powołania przez kilka podmiotów wyspecjalizowanej komórki organizacyjnej działającej w ich imieniu w komisjach kolejowych. Rozwiązanie takie istnieje także pod rządami obecnego rozporządzenia. W stosunku do obecnych przepisów wprowadzono jedynie obowiązek poinformowania o powołaniu takiej komórki Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK.

W § 13 wprowadzono możliwość zawnioskowania przez Prezesa UTK o wyznaczenie nowego składu komisji kolejowej, w przypadku gdy komisja kolejowa nie może w sposób jednoznaczny ustalić przyczyny zdarzenia lub ujawnione zostaną nowe okoliczności wpływające na zmianę kwalifikacji zdarzenia. Przepis ten jest wzorowany na § 11 obecnego rozporządzenia, wprowadzone zostały w nim jednak pewne zmiany wynikające z przeniesienia kompetencji dotyczących nadzoru nad pracą komisji kolejowych. Przewidziane w projekcie rozwiązanie polegające na wnioskowaniu przez Prezesa UTK o wyznaczenie nowego składu komisji kolejowej (bez wskazywania jednak konkretnego składu) nie narusza w ocenie projektodawcy odpowiedzialności za bezpieczeństwo prowadzonej działalności, która leży po stronie podmiotów działających w transporcie kolejowym. Podkreślić należy również, że Prezes UTK nie jest organem, który ma badać zdarzenia kolejowe, a jedynie nadzorować ich badanie – z tego względu wskazywanie przez Prezesa UTK konkretnego składu komisji kolejowej nie jest możliwe. Dodatkowo należy pamiętać, że Prezes UTK może zasugerować PKBWK, czyli organowi ustawowo powołanemu do badania zdarzeń kolejowych, podjęcie postępowania w sprawie określonego zdarzenia.

§ 14 wprowadza możliwość przeniesienia postępowania w sprawie zdarzenia do komisji kolejowej zakładowej (a więc wyższego szczebla), w przypadku gdy zachodzi taka potrzeba. O potrzebie wprowadzenia tego rozwiązania informuje przewodniczący komisji kolejowej miejscowej, powiadamiając jednocześnie o takiej potrzebie Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK. Warto przy tym zauważyć, że przyjęty w tym przepisie mechanizm nie umożliwił przenoszenia postępowań z poziomu komisji kolejowej bocznicowej, gdyż jest to jedyna komisja, która będzie uprawniona do badania zdarzeń na bocznicach kolejowych. Tym samym nie istnieje komisja wyższego szczebla, która mogłaby poprowadzić w takiej sytuacji postępowanie.

W § 15 określono zasady wprowadzania zmiany w składzie komisji kolejowej w sytuacji braku możliwości dalszego udziału danej osoby w jej pracach (np. w wyniku choroby). Zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji kierownika jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, który powołał daną osobę w skład komisji. O zmianie w składzie komisji należy poinformować jej członków, zarządcę infrastruktury lub użytkownika bocznicy kolejowej (w zależności od rodzaju komisji), a także Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK.

2.4. Rozdział 4: sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową (§ 16-31)

Kolejny rozdział rozporządzenia określa sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową. W § 16 określone zostały zadania komisji, a także jej uprawnienia. W porównaniu z przepisem § 14 obecnego rozporządzenia wprowadzono jedynie zmianę w ust. 2 pkt 7, w którym doprecyzowano, że komisja kolejowa ma prawo wnioskować o odsunięcie pracownika związanego ze zdarzeniem od pełnionych obowiązków, a nie – jak dotychczas – o powierzenie innych obowiązków. Proponowane sformułowanie wydaje się czytelniejsze i powinno wzbudzać mniej wątpliwości. W przepisie tym dodano również nową przesłankę (niedyspozycja psychofizyczna), kiedy komisja kolejowa może skorzystać z możliwości wnioskowania o odsunięcie od wykonywania dotychczasowych obowiązków, a także doprecyzowano, że odsunięcie od pracy powinno trwać do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika.

§ 17 projektu pozostał niezmienny w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia. Przepis ten dotyczy sporządzania protokołu z czynności, o których mowa w § 16.

W § 18 uregulowano kwestie wykonywania na wniosek komisji kolejowej ekspertyz. W stosunku do obecnego rozporządzenia uzupełniono w ust. 2, że ekspertyzę zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do pojazdu kolejowego, a także zaktualizowano przepis ust. 3, określający rodzaje podmiotów, które te ekspertyzy wykonują.

W § 19 rozpoczyna się opis poszczególnych kroków postępowania komisji kolejowej przy badaniu zdarzenia. Przepis ten wprowadza ogólną normę, że komisja kolejowa badająca zdarzenie niezwłocznie udaje się na jego miejsce. Nowością jest jednak przepis ust. 2, który wprowadza wyjątek od ogólnej zasady określonej w ust. 1 i umożliwia komisji pod pewnymi warunkami zebranie dowodów rzeczowych i przeprowadzenie badań poza miejscem zdarzenia. O skorzystaniu z tej możliwości decyduje przewodniczący komisji kolejowej. Przepis ten jest ukierunkowany na uproszczenie postępowania komisji kolejowej, a także na ograniczenie zakłóceń ruchu kolejowego spowodowanych oczekiwaniem na przybycie komisji, a następnie jej pracą, w przypadku zdarzeń (najczęściej incydentów), które nie wymagają badania na miejscu.

W ust. 4 wprowadzono nową normę, określającą, że wszyscy pracownicy stron zdarzenia, którzy są obecni na jego miejscu, powinni zostać odnotowani w protokole oględzin miejsca zdarzenia. Przepis ten ma za zadanie zapewnić zachowanie w dokumentacji komisji kolejowej informacji o wszystkich osobach reprezentujących strony zdarzenia, które były na

jego miejscu, ale niekoniecznie brały udział w postępowaniu komisji kolejowej, a np. uczestniczyli w porządkowaniu miejsca zdarzenia lub usuwaniu jego skutków.

Nowym przepisem jest również ust. 5, który wprowadza jasne zobowiązanie dla przewodniczącego komisji kolejowej lub osoby pełniącej jego funkcję do poinformowania przedstawiciela PKBWK przybyłego na miejsce zdarzenia o rozmiarach i skutkach zdarzenia oraz o dokonanych ustaleniach.

W § 20 określono czynności, które wykonuje komisja kolejowa na miejscu zdarzenia lub w miejscu badania zdarzenia, zgodnie z § 19 ust. 2. W przepisie tym wprowadzono jedynie niewielkie zmiany redakcyjne w stosunku do obowiązujących przepisów zawartych w § 18 obecnego rozporządzenia.

W § 21 uregulowana została możliwość żądania przez komisję wykonania badań, których zakres określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury i użytkownika bocznic kolejowej. Co do zasady powinny być to zatem badania, które są rutynowo wykonywane przez podmioty i których wykonanie nie powinno stanowić dla nich problemu. W związku z usunięciem kompetencji Prezesa UTK do zatwierdzania przepisów wewnętrznych tych podmiotów, w rozporządzeniu usunięto wzmiankę, że przepisy te powinny być zatwierdzone. W ust. 2, określającym, że komisja kolejowa może zażądać wykonania również innych badań aniżeli wskazane w przepisach wewnętrznych, doprecyzowano, że decyzja ta powinna być podjęta przez przewodniczącego komisję w uzgodnieniu z jej członkami.

§ 22 reguluje zasady wykonywania szkicu miejsca zdarzenia. W projekcie zaproponowano, aby szkic ten był wykonywany wyłącznie na wniosek komisji kolejowej, tj. nie był on obowiązkowo wykonywany przy każdym zdarzeniu. Zmiana ta wynika z faktu, że w ocenie projektodawcy nie wszystkie zdarzenia kolejowe wymagają sporządzenia takiego szkicu. Wydaje się, że przedmiotowa zmiana powinna doprowadzić do usprawnienia prowadzenia postępowania przez komisje kolejowe i przyczynić się do zmniejszenia nakładanych na nie obciążeń. Oprócz powyższej zmiany przepis ten uzupełniono również o wskazanie, że do wykonania szkicu zobowiązany jest również użytkownik bocznic kolejowej.

§ 23 wprowadza wzór protokołu oględzin miejsca zdarzenia, określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia, oraz protokołu oględzin miejsca zdarzenia na przejeździe kolejowym, który zawiera załącznik nr 4 do rozporządzenia. Komisja kolejowa po dokonaniu oględzin i badań na miejscu zdarzenia lub w miejscu badania zdarzenia, jest zobowiązana do sporządzenia tych dokumentów. Jednocześnie z przepisu tego usunięto konieczność opracowania pisemnej oceny wyników wykonanych działań, gdyż odpowiedni punkt jest już zawarty we wzorach protokołów (pkt VI.2 w załączniku nr 3 i pkt VI w załączniku nr 4) i nie ma potrzeby sporządzania odrębnego dokumentu w tym zakresie.

W § 24 wprowadzany jest obowiązek sporządzenia pisemnego planu prowadzenia dalszego postępowania, zawierającego elementy określone w tym przepisie. Wymóg sporządzenia takiego dokumentu istnieje również w obecnym rozporządzeniu. Nowością są jednak kolejne

przepisy w tym względzie. I tak zgodnie z ust. 2 kopie planu wraz z kopiami materiałów będących podstawą jego sporządzenia otrzymuje komisja kolejowa uczestnicząca w badaniu miejsca zdarzenia, która nie prowadzi jednak dalszego postępowania.

Najważniejszą zmianą w tym kontekście jest jednak wprowadzenie w ust. 3 możliwości odstąpienia od sporządzenia planu dalszego postępowania, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny zdarzenia oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych. Przepis ten – analogicznie jak przepis § 19 ust. 2 – ma na celu usprawnienie pracy komisji kolejowej i ograniczenie konieczności tworzenia dodatkowej dokumentacji przy badaniu relatywnie prostych zdarzeń, które nie wymagają pogłębionego postępowania.

W ust. 4 wprowadzono z kolei wymóg dokumentowania, w tym również w formie fotograficznej, wszelkich badań wykonywanych poza miejscem zdarzenia lub miejscem badania zdarzenia.

Przepis § 25, dotyczący skierowania przed komisję osób w celu ich wysłuchania lub wysłuchania w jednostce macierzystej, pozostał w niezmienionej formie w stosunku do analogicznego przepisu § 23 obecnego rozporządzenia.

W związku z szeregiem kontrowersji wokół obecnego § 24 rozporządzenia, projektodawca zrezygnował z zamieszczania jego odpowiednika w projekcie. Usunięty przepis wprowadzał obowiązek sporządzenia tzw. karty poszkodowanego w zdarzeniu oraz określał wzór takiej karty. Informacje w niej zawarte dotyczyły m.in. stanu zdrowia poszkodowanego w zdarzeniu oraz danych lekarza, który się nią zajmował. W ocenie projektodawcy obowiązek ten jest wyraźnie nadmierny, a jego praktyczne wykonanie jest wysoce utrudnione z uwagi na przepisy dotyczące ochrony danych osobowych. Dodatkowo nie jest jasne, dla jakich celów dane te miałyby być gromadzone. Wszystkie te kwestie przyczyniły się do ostatecznej decyzji o rezygnacji z zamieszczania tego przepisu w rozporządzeniu, a co za tym idzie również do rezygnacji z załącznika określającego wzór karty poszkodowanego w zdarzeniu.

Kolejne dwa przepisy – § 26 i 27 – pozostały praktycznie niezmienione w stosunku do obecnego rozporządzenia. Jedyną zmianą było dopisanie w § 27 pkt 4, że przyczyny systemowe mogą dotyczyć również stosowania przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu. Wzmianka ta została dodana w związku z rozszerzeniem zakresu stosowania przepisów rozporządzenia również na bocznicę kolejową, na których nie ma obowiązku stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem. Dodatkowo jest ona również uzasadniona posiadaniem takich przepisów również przez pozostałe podmioty najczęściej uczestniczące w badaniu zdarzeń kolejowych, tj. przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

§ 28 wprowadza obowiązek opracowania przez komisję kolejową wniosków zapobiegawczych, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych. Wnioski te powinny ograniczać poziom ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania zdarzenia. Przepis ten uzupełniono również

o ust. 2, zgodnie z którym komisja kolejowa powinna wskazać podmioty odpowiedzialne za wdrożenie wniosków zapobiegawczych oraz termin ich wdrożenia.

W § 29 zgromadzono dotychczasowe przepisy dotyczące protokołu ustaleń końcowych. Najistotniejszą zmianą w tym zakresie jest wprowadzenie wzoru protokołu do załącznika nr 6 do rozporządzenia. Pozwoliło to usunąć zawarty w obecnym § 28 bardzo rozbudowany wykaz elementów, które powinny się znaleźć w protokole ustaleń końcowych. Co do zasady wszystkie elementy, które dotychczas były wymienione w tym przepisie znalazły swoje odzwierciedlenie we wzorze protokołu. W ust. 2 umieszczono przepis dotyczący podpisywania protokołu, zaś w ust. 3 wskazano, komu należy przekazać jego kopię. W ten sposób § 29 zawiera wszystkie przepisy dotyczące protokołu ustaleń końcowych.

§ 30 określa ramy czasowe przeznaczone na postępowanie komisji kolejowej, które powinno zakończyć się przed upływem 30 dni roboczych od zdarzenia. W uzasadnionych przypadkach możliwe jest wydłużenie tego terminu po uzyskaniu zgody Prezesa UTK (dotychczas zgodę wydawał Przewodniczący PKBWK, jednak zadanie to przeszło na Prezesa UTK wraz z przeniesieniem kompetencji dotyczących nadzoru nad pracą komisji kolejowych). Z przepisu tego usunięto również określenie maksymalnego czasu wydłużenia postępowania. W ocenie projektodawcy o brak nadmiernego przedłużania się postępowania będzie dbał Prezes UTK wydając zgody przewidziane w tym przepisie.

W § 31 wprowadzane są normy dotyczące przechowywania dokumentacji z pracy komisji kolejowej. Nowością w tym zakresie jest wprowadzenie ochrony tej dokumentacji przed zbyt szerokim dostępem innych osób, na wzór analogicznych przepisów, jakie dotyczą PKBWK i innych państwowych komisji badających wypadki.

2.5. Rozdział 5: przepisy przejściowe i końcowe (§ 321 i 33)

Projekt przewiduje, że wejście w życie rozporządzenia nastąpi 1 kwietnia br., zaś podmioty będą zobowiązane do uwzględnienia przepisów rozporządzenia w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem, systemach zarządzania utrzymaniem lub przepisach wewnętrznych w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia. Termin ten powinien pozwolić podmiotom na przygotowanie się do wdrożenia nowych przepisów.

2.6. Załączniki

Projekt zawiera sześć załączników, z czego wszystkie – poza jednym – są również obecne w obowiązującym rozporządzeniu. Załącznik nr 1 określa wzór zawiadomienia o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie. We wzorze dopisano odnośnik nr 3 doprecyzowujący, jakie informacje należy umieścić w polu dotyczącym miejsca zdarzenia oraz dodano miejsce na określenie wstępnych skutków zdarzenia.

W załączniku nr 2, zawierającym wzór protokołu ustalenia stanu hamulców, wprowadzono jedynie drobne poprawki wskazujące, że protokół może również dotyczyć składu manewrowego.

Niewielkie zmiany wprowadzono również w załączniku nr 3, określającym protokół oględzin miejsca zdarzenia. Dotyczą one m.in. usunięcia odwołania do poważnego wypadku w całym dokumencie, gdyż zgodnie z ustawą badanie poważnych wypadków jest wyłączną domeną PKBWK. Nie powinna zatem zajść sytuacja, gdy komisja kolejowa będzie badała poważny wypadek. Dodatkowo tabela określająca dane dotyczące osób poszkodowanych w zdarzeniu uzupełniono o informacje o osobach rannych, zaś w pkt VIII.1 wskazano, że komisja kolejowa określa bezpośrednią (a nie zasadniczą) przyczynę zdarzenia. W analogicznym załączniku nr 4, który również określa wzór protokołu oględzin miejsca zdarzenia, jednak dla zdarzeń na przejazdach kolejowych, również usunięto odwołanie do poważnego wypadku. Ponadto w obu dokumentach dopisano dodatkowy punkt, w którym umieszczona będzie informacja o pracownikach stron zdarzenia obecnych na jego miejscu, zgodnie z dyspozycją § 19 ust. 4 projektu.

W załączniku nr 5 (w dotychczasowym rozporządzeniu był to załącznik nr 6) zawierającym kwalifikację zdarzeń dokonano niewielkich zmian, które usuwają pojawiające się wątpliwości odnośnie kwalifikacji niektórych zdarzeń. Zmiany w zakresie poważnych wypadków i wypadków dotyczą kategorii *09, *12, *17-23, *27, *30, *38 oraz *40. Ponadto dodano nową kategorię *00, która będzie stosowana w sytuacji nałożenia się kilku przyczyn lub gdy brak odpowiedniej przyczyny w wykazie. W odniesieniu do incydentów zmodyfikowane zostały kategorie C43, C51-C54, C57, C59 oraz C64-C67. Usunięta została ponadto kategoria C58 z uwagi na fakt, że trudno jest sobie wyobrazić zakwalifikowanie eksplozji w pociągu jako incydentu. Analogicznie jak w przypadku poważnych wypadków i wypadków dodana została nowa kategoria C68 dla incydentów, do których doprowadziło nałożenie się kilku przyczyn lub gdy brak odpowiedniej przyczyny w wykazie. Podkreślić należy, że dodając jedną nową kategorię dla poważnych wypadków i wypadków, jak i usuwając jedną dotychczasową dla incydentów, nie naruszono obowiązującej numeracji dla poszczególnych kategorii. W ocenie projektodawcy powinno to ułatwić pracę podmiotom, które nie będą musiały ponownie uczyć się przyjętej numeracji.

Załącznik nr 6 określa wzór protokołu ustaleń końcowych. W obecnym rozporządzeniu wzór taki nie jest określony, jednak rozporządzenie dość dokładnie określa wszystkie wymagane elementy protokołu. W projekcie zaproponowano aby dotychczasowe długie wyliczenie elementów obowiązkowych protokołu określone w przepisach rozporządzenia zastąpić jego wzorem, co będzie rozwiązaniem dużo prostszym, a jednocześnie przyjaźniejszym dla odbiorców rozporządzenia. Wzór został opracowany przez działający w ramach UTK zespół roboczy, o którym mowa na początku uzasadnienia, i zawiera wszystkie elementy ujęte w dotychczasowych przepisach.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w *sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z chwilą rozpoczęcia procesu konsultacji społecznych i uzgodnień międzyresortowych projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji, zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. poz. 979 oraz z 2015 r. poz. 1063).

<p>Nazwa projektu: Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Piotr Stomma, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Kamil Wilde, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa tel. 22 630 13 00; Kamil.Wilde@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia: 19.02.2016 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac: 12</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania nowego rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym wynika ze zmiany delegacji do jego wydania, którą wprowadza ustawa z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1741). Rozporządzenie musi zostać dostosowane do nowych uwarunkowań badania zdarzeń kolejowych, wprowadzonych powyższą ustawą, takich jak poszerzony zakres stosowania przepisów (objęcie również bocznic kolejowych), a także przeniesienie kompetencji w zakresie nadzoru nad pracą komisji kolejowych z Przewodniczącego PKWBK na Prezesa UTK.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Sposób badania zdarzeń kolejowych przez tzw. komisje kolejowe, a także sposób funkcjonowania tych komisji, jest regulowany w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 28n ustawy. W związku z powyższym jedynym możliwym rozwiązaniem w tym zakresie jest interwencja legislacyjna, tj. wydanie nowego rozporządzenia.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Przepisy Unii Europejskiej narzucają jedynie obowiązek rejestracji, badania i analizowania zdarzeń kolejowych, nie wskazując jednak szczegółów takiego postępowania. W związku z powyższym każde państwo członkowskie samodzielnie decyduje o przyjęciu własnych rozwiązań w tym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi	74	UTK	Bezpośrednie – zmiana zasad badania zdarzeń kolejowych
Zarządcy infrastruktury	12	UTK	Bezpośrednie – zmiana zasad badania zdarzeń kolejowych
Użytkownicy bocznic kolejowych	726	UTK – na podstawie liczby wydanych świadectw bezpieczeństwa	Bezpośrednie – objęcie mechanizmem badania zdarzeń kolejowych
PKBWK	1	MIB	Bezpośrednie – przeniesienie kompetencji w zakresie nadzoru nad komisjami kolejowymi
Prezes UTK	1	MIB	Bezpośrednie – przeniesienie kompetencji w zakresie nadzoru nad komisjami kolejowymi

Wskaźniki dotyczące procesu:

Wskaźnik	Wielkość	Źródło danych	Uwagi
Liczba zdarzeń kolejowych (każde zdarzenie jest badane przez komisję kolejową)	1017	UTK	Dane za 2014 r.; dane dotycząc zdarzeń zaistniałych na ogólnodostępnej i wydzielonej sieci kolejowej, bez bocznic kolejowych

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP PLK S.A.;
- 3) PKP Cargo S.A.;

- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) Koleje Mazowieckie sp. z o.o.;
- 6) Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- 7) Instytut Kolejnictwa;
- 8) Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- 9) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 10) Fundacja „Pro Kolej”;
- 11) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 12) Konfederacja Lewiatan;
- 13) Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- 14) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 15) Railway Business Forum;
- 16) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 17) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 18) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego;
- 19) Forum Związków Zawodowych;
- 20) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 21) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 22) Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	1. Podmioty posiadające bocznice kolejowe zostaną objęte obowiązkami wynikającymi z rozporządzenia, w tym m.in. powołaniem komisji											
	sektor mikro-, małych i												

	średnich przedsiębiorstw	kolejowych, notyfikacji zdarzeń odpowiednim organom, prowadzeniem badania zdarzeń kolejowych. 2. Wprowadzenie ułatwień w pracy komisji kolejowych, szczególnie przy części incydentów (brak obowiązku badania zdarzenia na miejscu jego powstania, możliwość odstąpienia od sporządzenia części dokumentów).
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego dzięki badaniu i analizie zdarzeń kolejowych również na bocznicach kolejowych.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Rozporządzenie wprowadza możliwość rezygnacji ze sporządzania części dokumentów w toku pracy komisji kolejowej.

9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		

Omówienie wpływu:

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Zakładana data wejścia w życie rozporządzenia to 1 kwietnia 2016 r. Przewiduje się trzymiesięczny okres przejściowy dla podmiotów na dostosowanie swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem i przepisów wewnętrznych do wymagań rozporządzenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

-