



GRUPA KAPITAŁOWA WĘGLOKOKS

WĘGLOZBYT

CENTRALA ZBYTU WĘGLA „WĘGLOZBYT” S.A.

SKŁADOWISKO WĘGLA

ul. Węglowa 4; 63-400 Ostrów Wielkopolski

Do użytku wewnętrznego

Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach

Z A T W I E R D Z A M:

DYREKTOR

Karol Maryniak

Ostrów Wlkp., dnia *23.05.2022*

Ostrów Wlkp.

2022

PRZEPIS WEWNĘTRZNY

określający zasady i wymagania, dotyczące postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na bocznicach kolejowych

PODSTAWA PRAWNA

Instrukcja niniejsza opracowana została na podstawie postanowień § 29 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, w związku z art. 19 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz z uwzględnieniem postanowień porozumienia z dnia 3 czerwca 2016 r. pomiędzy Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, a Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego, a także w oparciu o postanowienia:

- 1) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- 2) ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku,
- 3) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
- 4) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie,
- 5) rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 lutego 2007 r. w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku i incyduentu kolejowego,
- 6) rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 30 grudnia 2002 r. w sprawie poważnych awarii objętych obowiązkiem zgłoszenia do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w brzmieniu obowiązującym.

OŚWIADCZENIE UŻYTKOWNIKA BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

.....
(podpis użytkownika bocznic kolejowych)

Spis treści

strona

ROZDZIAŁ I. POSTANOWIENIA OGÓLNE	5
§ 1. Cel i zakres instrukcji.....	5
§ 2. Znaczenie użytych pojęć i określeń.....	6
§ 3. Schemat pojęciowy i metodyka identyfikacji zdarzeń	12
§ 4. Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom.....	13
ROZDZIAŁ II. ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU.....	14
§ 5. Obowiązki ustawowe	14
§ 6. Zgłoszenie zdarzenia.....	14
§ 7. Postępowanie po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu	15
§ 8. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia	16
§ 9. Zawiadomienie o zdarzeniu	17
§ 10. Zatajanie zdarzenia	17
ROZDZIAŁ III. TRYB PRACY ORAZ POWOŁYWANIE PRZEWODNICZĄCEGO KOMISJI KOLEJOWEJ	18
§ 11. Wybór członków komisji kolejowej.....	18
§ 12. Kierowanie pracami komisji kolejowej	18
§ 13. Szkolenia i warsztaty dla członków komisji kolejowej.....	19
ROZDZIAŁ IV. SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ.....	20
§ 14. Zadania komisji kolejowej.....	20
§ 15. Dokumentacja komisji kolejowej.....	21
§ 16. Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejsce zdarzenia	22
ROZDZIAŁ V. BADANIA OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYŃ ZDARZENIA	23
§ 17. Przybycie komisji kolejowej na miejsce zdarzenia.....	23
§ 19. Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia.....	24
§ 20. Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena	25
§ 21. Protokół oględzin miejsca zdarzenia	30
§ 22. Badania i ekspertyzy	30
§ 23. Wstępna analiza zdarzenia	31
ROZDZIAŁ VI. USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA	32
§ 24. Ustalenia końcowe	32
§ 25. Ustalenie przyczyn	32
§ 26. Wnioski zapobiegawcze	33
§ 27. Ustalenie strat	34
§ 28. Protokół ustaleń końcowych	35
§ 29. Postępowanie w sprawach spornych	35
§ 30. Termin zakończenia postępowania	36
§ 31. Współpraca z UTK w ramach nadzoru nad pracą komisji kolejowej.....	36

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

ROZDZIAŁ VII. CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA	37
§ 32. Akta postępowania	37
§ 33. Wykonanie wniosków zapobiegawczych	38
ROZDZIAŁ VIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE	40
§ 34. Informowanie pracowników o zdarzeniach	40
§ 35. Postanowienia administracyjne	40
ZAŁĄCZNIK NR 1 WZÓR ZAWIADOMIENIA O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE	41
ZAŁĄCZNIK NR 2 WZÓR UPOWAŻNIENIA DO UDZIAŁU W PRACACH KOMISJI KOLEJOWEJ	42
ZAŁĄCZNIK NR 3 WZÓR PROTOKÓŁU Z WYŚLUCHANIA	43
ZAŁĄCZNIK NR 4 WZÓR PROTOKÓŁU USTALENIA STANU HAMULCÓW	44
ZAŁĄCZNIK NR 5 WZÓR PROTOKÓŁU OGLEDZIN MIEJSCA WYPADKU LUB INCYDENTU	45
ZAŁĄCZNIK NR 6 WZÓR PROTOKÓŁU OGLEDZIN MIEJSCA WYPADKU LUB INCYDENTU NA PRZEJEŹDZIE	49
ZAŁĄCZNIK NR 7 KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ ZDARZENIA ORAZ JEJ KATEGORIE	53
ZAŁĄCZNIK NR 8 WZÓR PROTOKÓŁU USTALEŃ KOŃCOWYCH	58
ZAŁĄCZNIK NR 9 WZÓR STRONY TYTUŁOWEJ AKT POSTĘPOWANIA	61
ZAŁĄCZNIK NR 10 WZÓR REJESTRU ZDARZEŃ	62
SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ	63
POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI INSTRUKCJI	64

Rozdział I. Postanowienia ogólne

§ 1. Cel i zakres instrukcji

1. Celem Instrukcji postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicę kolejowej CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. (dalej tylko „instrukcja”) jest poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego – przede wszystkim poprzez:
 - 1) określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po wystąpieniu, stwierdzeniu lub po otrzymaniu informacji o zdarzeniu;
 - 2) ustalanie i wykonywanie środków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe;
 - 3) bieżący monitoring w zakresie kształtowania:
 - a) ilości oraz przyczyn powstawania zdarzeń,
 - b) innych wskaźników, określających stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - 4) wykonywanie audytów wewnętrznych w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - 5) podejmowanie systemowych oraz doraźnych środków profilaktycznych.
2. Instrukcja określa:
 - 1) szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach;
 - 2) zasady, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych;
 - 3) reguły kwalifikacji zdarzeń;
 - 4) zasady dokumentowania prowadzonych postępowań;
 - 5) inne kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego na bocznicę.
3. W przypadku uczestnictwa w komisji kolejowej należy kierować się postanowieniami przywołanego na wstępie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (dalej tylko „rozporządzenie MIB”), a w przypadku zdarzeń nadzwyczajnych powstałych na terenie:
 - 1) PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp., zarządcy infrastruktury kolejowej z którą bocznicę jest połączona – postanowieniami „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych Ir-8” (dalej tylko „Instrukcja Ir-8”) PKP PLK S.A.;
 - 2) Centrali Zbytu Węgla „Węglzbyt” S.A. Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp., właściciela, zarządcy i użytkownika bocznicę – postanowieniami niniejszej instrukcji.

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicę.

4. Instrukcja obowiązuje:

- 1) wszystkich pracowników bocznic kolejowej CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. (dalej tylko „bocznicę”) oraz innych, przebywających na bocznicę, pracowników Centrali Zbytu Węgla „Węgloby” S.A. Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp. także w przypadku zdarzeń mających miejsce w torach zamkniętych na czas prowadzenia robót;
- 2) przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę, którzy zostaną zobowiązani do jej przestrzegania w zawartych umowach;
- 3) wykonawców robót, których pojazdy kolejowe wjeżdżają na infrastrukturę kolejową zarządzaną przez Centralę Zbytu Węgla „Węgloby” S.A. Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp.

5. Postępowanie w razie katastrofy budowlanej, awarii technologicznej, szkody w środowisku albo w przypadku bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku regulują odrębne przepisy.

§ 2. Znaczenie użytych pojęć i określeń

Dla potrzeb niniejszej instrukcji użyte pojęcia i określenia oznaczają:

- 1) **baza pomiarowa pojazdu kolejowego** – dla wagonu dwuosiowego to rozstaw osi, dla pojazdu kolejowego z wózkami to rozstaw czopów skrętu wózków, dla wózka to rozstaw skrajnych osi;
- 2) **bezpieczeństwo ruchu kolejowego** – poziom ryzyka akceptowalnego związanego z realizacją procesów obsługi bocznic kolejowej, w tym brak związanych z ruchem kolejowym zagrożeń dla ludzi, mienia i środowiska;
- 3) **bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku** – wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia szkody w środowisku w dającej się przewidzieć przyszłości;
- 4) **bocznicę kolejową** (dalej tylko „bocznicę”) – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; dla potrzeb niniejszej instrukcji – bocznicę „CZW” w Ostrowie Wlkp.
- 5) **defekt sygnalizacji** – defekt systemu sygnalizacji (tak infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w wyniku czego podawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej;
- 6) **dyspozytor** – pracownik bieżącego nadzoru przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową lub właściwy pracownik innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, przyjmujący zgłoszenie o zdarzeniu;
- 7) **dyżurny ruchu** – pracownik zarządcy infrastruktury odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach); dla potrzeb niniejszej instrukcji – dyżurny ruchu nastawni „OZ” (dalej tylko dyżurny ruchu);
- 8) **incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
- 9) **infrastruktura prywatna** – infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy, innych niż przewóz osób;

10) kierujący akcją ratunkową – osoba będąca:

- a) funkcjonariuszem Państwowej Straży Pożarnej lub,
- b) w przypadku zdarzenia nie wymagającego wzywania służb ratunkowych, w zależności od miejsca wypadku:
 - wyznaczonym przedstawicielem użytkownika bocznic,
 - przewoźnika kolejowego,
 - zarządcy infrastruktury,odpowiedzialna za organizację akcji ratunkowej i kierująca akcją ratunkową do czasu usunięcia skutków wypadku kolejowego;

11) kolizja – zdarzenie obejmujące:

- a) **zderzenie** – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków;
- b) **najechanie** – niezamierzone, dynamiczne:
 - zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
 - zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze innym pojazdem kolejowym,
 - najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie,
 - najechanie pojazdu kolejowego na osobę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego,
 - najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego, powodujące wykolejenie pojazdu kolejowego lub jego uszkodzenie;
- c) **starcie** – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów;

12) komisja kolejowa – osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli użytkownika bocznic kolejowych, przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie, bądź których infrastruktura ma z nimi związek;**13) linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;**14) minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie** – pociąg / skład manewrowy, część pociągu / składu manewrowego lub pojazd kolejowy kontynuuje jazdę bez zezwolenia, przy czym jazda bez zezwolenia oznacza minięcie:

- a) sygnału „Stój” na sygnalizatorze,
- b) wskazanego kilometrażem w rozkazie pisemnym miejsca na szlaku lub przekazanego ustnie podczas manewrów na stacji,
- c) sygnału „Stój” na wskaźnikach, oprócz koźłów oporowych lub sygnałów przekazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie), z wyłączeniem przypadków, gdy skład manewrowy bez nadzoru przejechał obok sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój”, oraz przypadków, gdy z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać skład manewrowy;

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicę.

- 15) **negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska** – stratę w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3.000,- € (euro);
- 16) **nieprawidłowe działanie (zadziałanie) urządzenia** – urządzenie realizuje funkcje (np. sterowania) niezgodnie z jego dokumentacją techniczną, przy czym za zadziałanie rozumie się pracę urządzenia w jednym cyklu roboczym;
- 17) **odkształcenie toru** – odkształcenie toru w planie i profilu oraz wyboczenie wymagające wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 18) **ofiary w ludziach** – zabici lub ciężko ranni w poważnym wypadku albo ciężko ranni w wypadku, w tym:
 - a) **zabity** – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub w jego wyniku doznała obrażeń ciała, powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia wypadku (z wyłączeniem samobójstwa),
 - b) **ciężko ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny, wyłączając osoby, które próbowały popełnić samobójstwo,
 - c) **ranny** – osoba, która w wyniku zdarzenia doznała obrażeń ciała niewymagających hospitalizacji powyżej 24 godzin – niezaliczana do ofiar zdarzenia;
- 19) **osoba nieuprawniona** – każda osoba, której obecność na terenie bocznic kolejowych jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów;
- 20) **osoba postronna** – każda osoba nie będąca pracownikiem kolejowym, która poniosła śmierć lub doznała obrażeń w zdarzeniu; do osób postronnych zalicza się także celników, policjantów, konwojentów przesyłek, czyszcicieli wagonów, pracowników kolejowych nie wykonujących obowiązków służbowych oraz pracowników innych przedsiębiorstw, pracujących na bocznicę kolejowej;
- 21) **pęknięcie koła lub pęknięcie osi** – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji);
- 22) **pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu;
- 23) **posterunek ruchu** – wyznaczone miejsce służące do eksploatacji kolei, zapewniające bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu kolejowego;
- 24) **posterunek zapowiadawczy** – następczy posterunek ruchu umożliwiający zmianę kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy;
- 25) **postępowanie** – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
- 26) **poszkodowany** – osoba, która w wyniku zdarzenia poniosła śmierć na miejscu, zmarła w wyniku odniesionych obrażeń ciała albo doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;
- 27) **poważna awaria** – zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie transportu lub czynności ekspedycyjnych, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem;

- 28) **poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;
- 29) **pożar pojazdu kolejowego** – pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu między stacją obsługującą a bocznicą kolejową oraz podczas prac ekspedycyjnych na bocznicach kolejowej;
- 30) **pracownik kolejowy** – każda osoba (pracownicy łącznie z personelem podwykonawców), której zatrudnienie ma związek z koleją i która w czasie zdarzenia znajduje się w pracy; obejmuje obsadę składów manewrowych obsługujących bocznicę kolejową oraz pracowników przedsiębiorstw wykonujących prace na rzecz użytkownika bocznic kolejowej;
- 31) **przerwa w ruchu pociągów** – wstrzymanie ruchu pociągów wskutek przeszkody lub zatarasowania na stacji wjazdu lub wyjazdu, względnie toru szlakowego na szlaku jednotorowym, albo obu torów na szlaku dwutorowym, które uniemożliwiają jazdę pociągów do jednej z sąsiednich stacji na okres powyżej 30 minut;
- 32) **przewoźnik kolejowy** (dalej tylko „przewoźnik”) – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;
- 33) **ryzyko** – częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody;
- 34) **stacja** – posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład;
- 35) **straty** – koszty powstałe w wyniku zdarzenia kolejowego lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
- 36) **szkoda w środowisku** – negatywna, możliwa do określenia zmiana stanu lub funkcji elementów przyrodniczych, oceniona w stosunku do stanu początkowego, która została spowodowana bezpośrednio lub pośrednio przez działalność prowadzoną przez podmiot korzystający ze środowiska:
- a) w gatunkach chronionych lub chronionych siedliskach przyrodniczych, mająca znaczący negatywny wpływ na osiągnięcie lub utrzymanie właściwego stanu ochrony tych gatunków lub siedlisk przyrodniczych z tym, że szkoda ta nie obejmuje uprzednio zidentyfikowanego negatywnego wpływu, wynikającego z działania podmiotu korzystającego ze środowiska zgodnie z art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody lub zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu

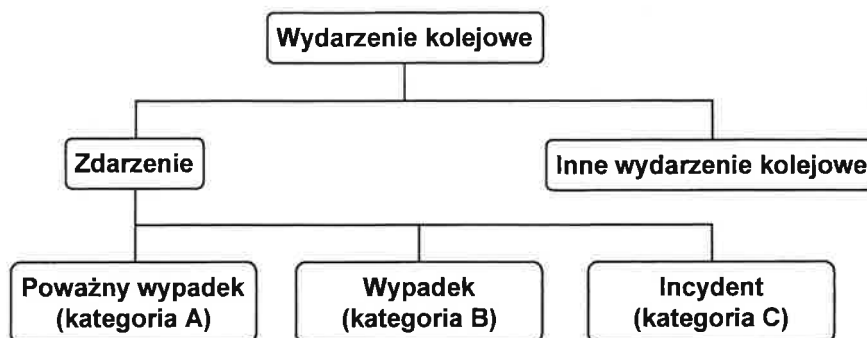
Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

- informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w brzmieniu obowiązującym,
- b) w wodach, mająca znaczący negatywny wpływ na stan ekologiczny, chemiczny lub ilościowy wód,
 - c) w powierzchni ziemi, przez co rozumie się zanieczyszczenie gleby lub ziemi, w tym w szczególności zanieczyszczenie mogące stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzi;
- 37) **szlak kolejowy** – część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii kolejowej;
- 38) **ustawa** – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym;
- 39) **uszkodzenie urządzenia** – uszkodzenie, w wyniku którego urządzenie utraciło całkowitą zdolność realizacji podstawowych funkcji (np. sterowania) określonych dokumentacją techniczną;
- 40) **użytkownik bocznic kolejowej** (dalej tylko „użytkownik bocznic”) – podmiot zarządzający bocznicą kolejową; dla potrzeb niniejszej instrukcji – Centrala Zbytu Węgla „Węglorzbyt” S.A. Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp.;
- 41) **użytkownik przejazdu kolejowo-drogowego** – każda osoba korzystająca z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn w celu przekroczenia toru dojazdowego lub torów bocznicowych za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo;
- 42) **wydarzenie** – zajście, które nie kwalifikuje się do grupy zdarzeń lecz spowodowało przerwę lub ograniczenie w obsłudze lub straty na bocznicach kolejowych;
- 43) **wydarzenie kolejowe** – każda niepożądana sytuacja na bocznicach kolejowych lub w jej otoczeniu, zakłócająca realizację procesu ekspedycyjnego, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie lub zakłócenie prac manewrowych;
- 44) **wykolejenie** – utrata kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny;
- 45) **wypadek kolejowy** – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
- a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
- 46) **zagrożenie** – stan, który może prowadzić do wypadku;
- 47) **zarządca infrastruktury kolejowej** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; dla potrzeb niniejszej instrukcji – PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.;
- 48) **zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent na bocznicach kolejowych;

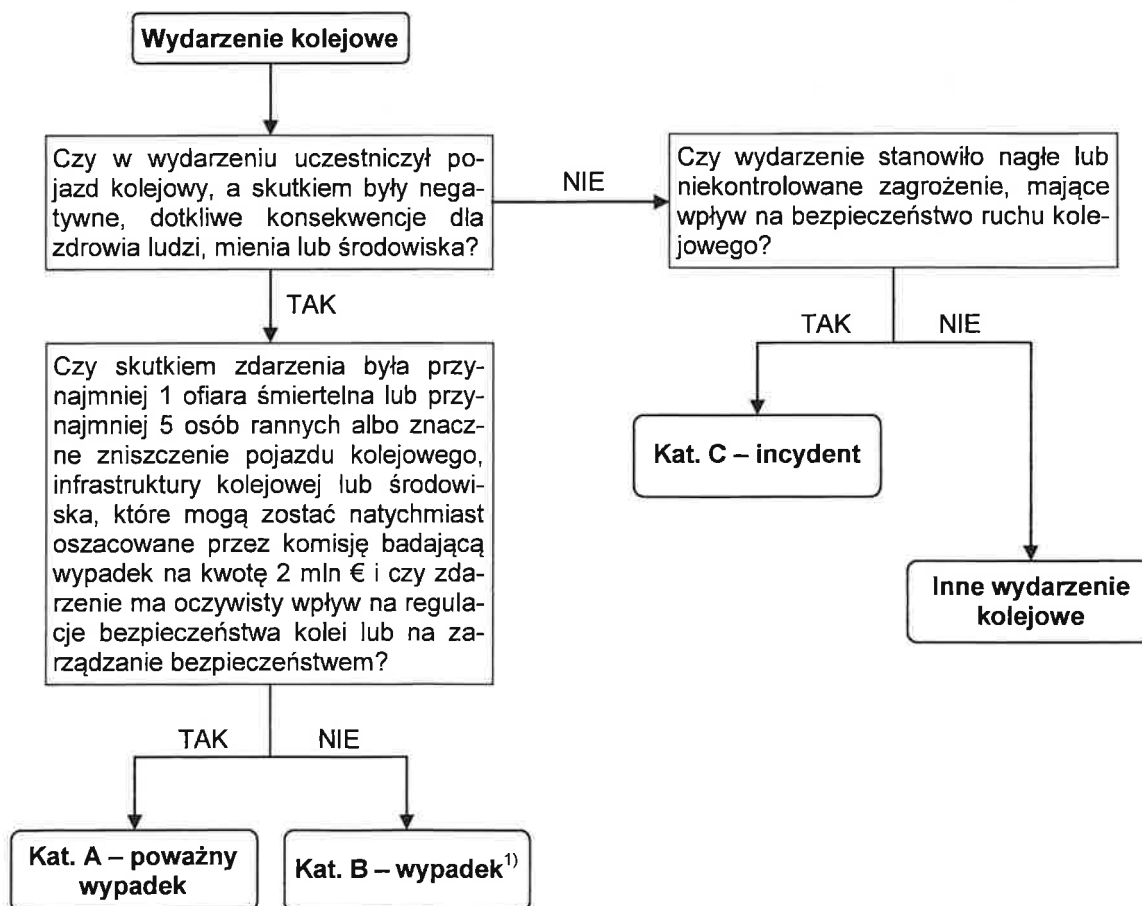
- 49) zdarzenie na przejeździe** - zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu dla pieszych z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innego użytkownika przejazdu, takiego jak pieszy lub rowerzysta, oraz innego obiektu lub elementu znajdującego się tymczasowo na torach lub w ich pobliżu;
- 50) zdarzenie poprzedzające wypadek** - wydarzenie, które doprowadziło lub z dużym prawdopodobieństwem mogło doprowadzić do wypadku lub poważnego wypadku; obejmuje następujące wydarzenia: złamanie szyny, odkształcenie toru, defekt sygnalizacji, minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD) oraz pęknięcie koła lub osi zestawu kołowego;
- 51) zdarzenie z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu** - zdarzenie, w którym w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu; obejmuje osoby, które wskakiwały, wyskakiwały lub wypadły z pojazdu kolejowego oraz osoby, które upadły, lub w które w czasie jazdy na pojeździe kolejowym lub na/w składzie manewrowym uderzył jakiś przedmiot;
- 52) złamanie szyny** - pęknięcie szyny w całym przekroju, a także wykruszenie szyny na długości powyżej 50 mm i głębokości 10 mm.
- 53) prowadzący pojazd kolejowy z napędem** – maszynista lokomotywy pociągowej lub manewrowej, kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, drezyny i wózka motorowego lub maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej oraz prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej, zwany dalej w skrócie „maszynistą”.

§ 3. Schemat pojęciowy i metodyka identyfikacji zdarzeń

1. Schemat pojęciowy:



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



¹⁾ Do kategorii B zalicza się w szczególności kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu i pożar pojazdu kolejowego.

§ 4. Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom

1. Dla zachowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego należy spełniać warunki niezbędne dla utrzymania przez Centralę Zbytu Węgla „Węglobył” w Katowicach świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowych CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp., w szczególności dotyczące:
 - 1) posiadania aktualnego regulaminu pracy bocznic oraz aktualnych przepisów wewnętrznych, określających warunki prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach;
 - 2) zatrudniania na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego pracowników posiadających właściwe uprawnienia do wykonywania tych czynności;
 - 3) właściwego utrzymania dopuszczonych do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych;
 - 4) eksploatacji wyłącznie pojazdów kolejowych posiadających aktualne świadectwa sprawności technicznej oraz inne wymagane prawem dokumenty.
2. Każdy pracownik kolejowy **obowiązany jest** znać i stosować się do postanowień regulaminu pracy bocznic oraz przepisów wewnętrznych w przewidzianym dla jego stanowiska zakresie, a także reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do zdarzenia.
3. Dyrektor CZW Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp. (dalej tylko „**Dyrektor Składowiska**”) oraz osoby kierujące pracą bocznic kolejowych CZW w Ostrowie Wlkp. odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz są zobowiązani do wdrażania działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.

Rozdział II. Zawiadomienie o zdarzeniu

§ 5. Obowiązki ustawowe

„Kto zauważy pożar, klęskę żywiołową lub inne miejscowe zagrożenie, **jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz: centrum powiadomienia ratunkowego lub jednostkę ochrony przeciwpożarowej albo Policję bądź wójta albo sołtysa,** (art. 9 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej w brzmieniu obowiązującym).

„Każdy, kto zauważy wystąpienie awarii (chemicznej), **jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz jednostkę organizacyjną Państwowej Straży Pożarnej albo Policji albo wójta, burmistrza lub prezydenta miasta,** (art. 245 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska w brzmieniu obowiązującym).

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

§ 6. Zgłoszenie zdarzenia

1. Pracownik kolejowy, który zauważył, że może dojść do zdarzenia, powinien użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków aby zdarzeniu zapobiec, a gdy nie to jest możliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik kolejowy **obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz osobiście, używając wszelkich dostępnych środków, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, zgłosić zdarzenie:**
 - 1) w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznicach:
 - a) Dyrektorowi Składowiska – tel. 601 255 769,
a w przypadku jego nieobecności Zastępcy Dyrektora Składowiska – tel. 601 261 127,
 - b) Kierownikowi zmiany – tel. 62 734 92 88 w.115;
 - 2) w przypadku zdarzeń zaistniałych na obszarze działalności zarządcy infrastruktury:
 - a) dyżurnemu ruchu nastawni „OZ” – tel. 62 724 33 79,
 - b) Naczelnikowi Sekcji Eksploatacji w Ostrowie Wlkp. – tel. 62 724 33 56,
lub Dyspozytorowi PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp. – tel. 62 724 32 23.

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

3. Kierujący robotami lub pracownik zespołu wykonującego roboty na torze bocznicy, obiektach i urządzeniach (w tym także nie oddanych do eksploatacji) na obszarze zarządzanym przez użytkownika bocznic powinien niezwłocznie zawiadomić Dyrektora Składowiska oraz dyżurnego ruchu nastawni „OZ”, o wszystkich zaistniałych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
4. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych **nie może opóźnić zgłoszenia**.
5. Pracownik kolejowy **zobowiązany jest**, w miarę posiadanych możliwości i umiejętności, do udzielenia poszkodowanym w zdarzeniu pierwszej pomocy.
6. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez lokomotywę lub wagon, tabor należy zatrzymać, a maszynista lub inny pracownik kolejowy zgłasza zdarzenie zgodnie z postanowieniami ust. 2.
7. Dyrektor Składowiska, a w przypadku jego nieobecności Zastępca Dyrektora Składowiska lub Kierownik Zmiany **obowiązany jest niezwłocznie powiadomić** o takim zdarzeniu Komendę Powiatową Policji w Ostrowie Wlkp., ustalając zakres dalszych czynności prowadzonych na miejscu zdarzenia.

§ 7. Postępowanie po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

1. Pracownik użytkownika bocznic kolejowej któremu zgłoszono zdarzenie, obowiązana jest, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
 - 1) natychmiast zamknąć tor, na którym powstała przeszkoda dla ruchu;
 - 2) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem;
 - 3) niezwłocznie zawiadomić Centrum Powiadamiania Ratunkowego, w miarę możliwości informując o:
 - a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi,
 - d) zawałeniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego;
 - 4) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura kolejowa lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
2. Informację o wykonaniu czynności, o których mowa w ust. 1, należy odnotować w prowadzonej na bocznicach dokumentacji.
3. Osoba, której zgłoszono zdarzenie, obowiązana jest niezwłocznie powiadomić o nim:
 - 1) Dyrektora Składowiska, a w przypadku jego nieobecności Zastępcę Dyrektora Składowiska lub Kierownika Zmiany;
 - 2) członków komisji kolejowej ze strony CZW Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp.;
 - 3) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej tylko „Przewodniczącego PKBWK”);

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

- 4) Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Poznaniu (dalej tylko „OT 7 w Poznaniu”) – wiadomość SMS na specjalnie dedykowany nr tel. kontaktowego 572 591 127, podając: czas, miejsce oraz zwięzły opis zdarzenia.

§ 8. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Powiadomiony o zdarzeniu Dyrektor Składowiska, a w przypadku jego nieobecności Zastępca Dyrektora Składowiska lub Kierownik Zmiany, niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia Dyrektora Składowiska, a w przypadku jego nieobecności Zastępcy Dyrektora Składowiska lub Kierownika Zmiany, znajdujący się na miejscu zdarzenia pracownik kolejowy bocznic, a zwłaszcza prowadzący pojazd kolejowy, albo pracownik drużyny manewrowej, powinien:
 - 1) w miarę posiadanych możliwości i kwalifikacji, udzielić pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w zdarzeniu;
 - 2) w miarę posiadanych środków i możliwości zapobiegać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru;
 - 3) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia;
 - 4) zabezpieczyć mienie CZW Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp.
3. Po przybyciu na miejsce zdarzenia Dyrektor Składowiska, a w przypadku jego nieobecności Zastępcy Dyrektora Składowiska lub Kierownika Zmiany, do czasu przejęcia kierownictwa akcją ratunkową przez funkcjonariusza straży pożarnej:
 - 1) współdziała z udzielającymi pomocy poszkodowanym w zdarzeniu jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego;
 - 2) w miarę posiadanych możliwości i kwalifikacji, udziela pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w zdarzeniu;
 - 3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania na miejsce zdarzenia właściwych jednostek ratowniczych;
 - 4) upewnia się, czy wykonane zostały właściwe działania związane z zabezpieczeniem miejsca zdarzenia;
 - 5) zabezpiecza dokumentację związaną z obsługą bocznic, stanem infrastruktury i stanem pojazdów kolejowych, zbiera od świadków zdarzenia informacje, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyny zdarzenia;
 - 6) współpracuje z przedstawicielem obsługującego bocznicę przewoźnika w zakresie przewozu ładunków.
4. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
 - 1) niezwłocznie – jeżeli jest to niezbędne dla udzielenia pomocy poszkodowanym lub dla ograniczenia skutków zdarzenia;
 - 2) na polecenie kierującego akcją ratunkową funkcjonariusza Straży Pożarnej;
 - 3) w pozostałych przypadkach – po uprzednim opisanie stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.

§ 9. Zawiadomienie o zdarzeniu

1. Dyrektor Składowiska lub wyznaczony przez niego pracownik **obowiązany jest** pisemnie zawiadomić o zdarzeniu:
 - 1) Przewodniczącego PKBWK – kom. 510 126 711;
 - 2) Prezesa UTK – kom. 572 591 127;
 - 3) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
 - a) Prokuraturę Rejonową w Ostrowie Wlkp. – tel. 62 592 81 66,
 - b) Komendę Powiatową Policji w Ostrowie Wlkp. – tel. 47 775 42 00,
 - c) przewoźnika obsługującego bocznicę.

Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.

2. Zawiadomienie o zdarzeniu wg wzoru stanowiącego **Załącznik Nr 1**, pocztą elektro-niczną, faksem, telegraficznie lub listownie (priorytetem) przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia. Na każde wysłane zawiadomie-nie (dla każdego z adresatów), należy posiadać potwierdzenie jego wysłania, które należy umieścić w prowadzonej na bocznicach dokumentacji.
3. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarze-nia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji – należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie na adres: PKBWK@mir.gov.pl oraz zdarzenia@UTK.gov.pl, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.

§ 10. Zatajanie zdarzenia

1. Zatajanie lub usiłowanie zatajania zdarzenia kolejowego jest zabronione.
2. Dyrektor Składowiska, lub jakikolwiek pracownik CZW Składowiska Węgla w Ostro-wie Wlkp., który powziął wiadomość o zatajeniu lub próbie zatajania zdarzenia, **obowiązany jest**:
 - 1) zgłosić i zarejestrować zdarzenie zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji;
 - 2) powołać komisję kolejową, odpowiednią do okoliczności i skutków zdarzenia;
 - 3) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające w sprawie zatajania lub próbie zataje-nia zdarzenia.
5. Informację o wykonaniu czynności, o których mowa wyżej w ust. 2, należy odnoto-wać w prowadzonej dokumentacji.

Rozdział III.

Tryb pracy oraz powoływanie przewodniczącego komisji kolejowej

§ 11. Wybór członków komisji kolejowej

1. Dyrektor Składowiska określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej oraz wskazuje, spośród osób upoważnionych, o których mowa w pkt 1 osoby do badania danego wypadku lub incydentu jeżeli pracownicy CZW Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp. uczestniczyli w tym zdarzeniu.
 2. Dyrektor Składowiska powołuje, w drodze zarządzenia, decyzji, pisma powołującego lub w inny przyjęty w Spółce sposób, komisję kolejową spośród pracowników Spółki, a jeżeli ze względów merytorycznych lub kwalifikacyjnych nie jest to możliwe – wyłącznie członka komisji kolejowej, który w razie zdarzenia pełnił będzie rolę przewodniczącego komisji kolejowej.
 3. W sytuacji, gdy ze względów merytorycznych lub braku osób posiadających wymagane kwalifikacje nie można powołać w CZW Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp. komisji kolejowej, Dyrektor Składowiska, w drodze umowy lub pisemnego porozumienia, może utworzyć komisję kolejową z udziałem merytorycznych pracowników PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp., z którego torami bocznica jest połączona lub wspólnie z bocznicą PKN Orlen Terminalem Paliw Nr 74 w Ostrowie Wlkp., odgałęziającą się od toru 221. dojazdowego do bocznic CZW.
1. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania, a osoby kierowane do pracy w komisji kolejowej muszą posiadać kompetencje odpowiednie do okoliczności zdarzenia.
 2. Członkiem komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu nie może być pracownik mający bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia albo będący w stosunku prawnym lub faktycznym²⁾ z osobą, która miała związek z powstaniem zdarzenia.
 3. Niestawienie się wyznaczonego członka komisji kolejowej w miejscu i czasie ustalonym przez przewodniczącego komisji kolejowej nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu zdarzenia pozostałych członków komisji kolejowej.

§ 12. Kierowanie pracami komisji kolejowej

1. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.
2. Przewodniczący komisji kolejowej jest pisemnie powoływany spośród członków komisji wyznaczonych do badania danego zdarzenia, przez Dyrektora Składowiska.

²⁾ Przez stosunek prawny lub faktyczny rozumieć należy: małżeństwo, konkubinaty, pokrewieństwo, powinowactwo, przysposobienie, opiekę, kuratelę lub stosunek zależności służbowej.

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

3. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez Dyrektora Składowiska.
4. Przewodniczący PKBWK może, dla każdego rodzaju zdarzenia, wyznaczyć na przewodniczącego komisji kolejowej członka stałego lub doraźnego PKBWK.
5. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia.
6. W pracach komisji kolejowej może dodatkowo brać udział, w przypadku zdarzenia związanego z:
 - 1) pożarem lub wybuchem – inspektor lub specjalista ds. ochrony przeciwpożarowej;
 - 2) poważną awarią, szkodą w środowisku lub bezpośrednim zagrożeniem szkodą w środowisku – pracownik ds. ochrony środowiska;
 CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. i/lub przewoźnika obsługującego bocznicę.
7. Jeśli przewodniczący lub członek komisji kolejowej nie może wykonywania zadań w trakcie prowadzonego postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze decyzji zwierzchnika osoby dotychczas uczestniczącej w pracach tej komisji.
8. O zmianie, o której mowa w ust. 7, informuje się:
 - członków komisji kolejowej;
 - Prezesa UTK;
 - Przewodniczącego PKBWK.
9. Zmiany w składzie komisji kolejowej, związane z włączeniem do jej składu osoby lub osób z wykazu lub spoza wykazu osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej oraz zmianą przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie postępowania, dokumentuje się w aktach postępowania.
 - 1) Dyrektor Składowiska pisemnie informuje wyznaczonych pracowników o ich upoważnieniu do udziału w pracach komisji kolejowej oraz wydaje upoważnienia, których wzór stanowi [Załącznik Nr 2](#), ważne na czas udziału w pracach komisji kolejowej, które pracownicy ci powinni posiadać przy sobie w czasie wykonywania prac w tych komisjach³⁾.

§ 13. Szkolenia i warsztaty dla członków komisji kolejowej

Wyznaczony przez Dyrektora OT 7 w Poznaniu inspektor ds. nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe przynajmniej raz do roku organizuje spotkania, mające na celu omawianie problemowych przypadków oraz ciągłe doskonalenie pracy członkowie komisji kolejowej.

Uczestnictwo w spotkaniach członków komisji kolejowej jest obowiązkowe.

³⁾ Tylko w przypadku powołania komisji kolejowej utworzonej z przedstawicieli kilku bocznic i/lub jednostek kolejowych.

Rozdział IV. Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową

§ 14. Zadania komisji kolejowej

1. Postępowanie w sprawie zdarzeń prowadzi komisja kolejowa, której zadaniem jest ustalenie:
 - 1) okoliczności i przyczyn zdarzenia;
 - 2) rozmiarów strat (szacunkowo) z tytułu zdarzenia;
 - 3) wniosków, mających zapobiegać powstaniu podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Postępowanie w sprawie zdarzenia nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do Dyrektora Składowiska, przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub innego pracodawcy, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, w oparciu o ustalenia komisji kolejowej.
3. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może w szczególności:
 - 5) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia, lub w innym miejscu, które ma związek ze zdarzeniem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu oraz dźwięku;
 - 6) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
 - 7) wysłuchiwać osoby mające związek ze sprawami objętymi postępowaniem, posługując się protokołem wysłuchania, którego wzór stanowi [Załącznik Nr 3](#);
 - 8) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
 - 9) wnioskować o wykonanie ekspertyz zgodnie z postanowieniami § 21 ust. 3;
 - 10) żądać od Dyrektora Składowiska, Zastępcy Dyrektora Składowiska lub Kierownika Zmiany CZW Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp. oraz związanych z zaistniałym zdarzeniem jednostek organizacyjnych przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp. pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4 i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
 - 11) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydem – w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej – do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydemu bądź przyczynienie się do jego powstania.
4. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

5. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji.
6. Podejmując decyzje, o których mowa w ust. 5, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
 - 1) skutki i okoliczności zdarzenia;
 - 2) opinie członków komisji kolejowej;
 - 3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydentu oraz potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu zdarzenia.

§ 15. Dokumentacja komisji kolejowej

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

Osoba wysłuchiwana podpisuje protokół wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.
5. Komisja kolejowa może zwrócić się do Dyrektora Składowiska, Zastępcy Dyrektora Składowiska lub Kierownika Zmiany CZW Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp. bądź właściwych organów lub jednostek organizacyjnych przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp., o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania na bocznicach albo w jednostce organizacyjnej, w której dany pracownik jest zatrudniony, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
6. Po zakończeniu postępowania jego akta postępowania przechowuje się w jednostce organizacyjnej, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.

§ 16. Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia

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

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

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

Rozdział V. Badania okoliczności i przyczyn zdarzenia

§ 17. Przybycie komisji kolejowej na miejsce zdarzenia

1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.
2. W uzasadnionych przypadkach, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia może nastąpić na stacji PKP Ostrów Wlkp. Zach., komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce zdarzenia. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej, powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania zdarzenia członków komisji oraz właściwego dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp. Odstępstwo to **nie dotyczy** przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy.
3. W przypadku podjęcia decyzji, o odstąpieniu przez komisję kolejową od udania się na miejsce zdarzenia, skład komisji kolejowej może być określony na zasadach, o których mowa w § 12 ust. 2–5, przez kierowników jednostek organizacyjnych właściwych dla miejsca badania zdarzenia.
4. Po przedstawieniu wniosków przez członków komisji kolejowej, przewodniczący komisji kolejowej określa rodzaj i zakres badań oraz zadania dla poszczególnych członków komisji kolejowej.
5. Na miejscu zdarzenia komisja kolejowa powinna niezwłocznie wykonać badania w możliwie największym zakresie.
6. Dyrektor Składowiska kierujący pracą bocznicą CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp., bądź kierujący jednostką organizacyjną, na terenie której odbywa się praca komisji kolejowej **obowiązany jest** udostępnić dla jej potrzeb pomieszczenie oraz niezbędne środki łączności i materiały biurowe.
7. Wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu zdarzenia, którzy reprezentują jego strony i wykonują prace na jego miejscu, powinni być wskazani odpowiednio w protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu albo protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe.

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

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

§ 19. Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia

1. Na miejscu zdarzenia, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:
 - 1) ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie zdarzenia;
 - 2) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia;
 - 3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania zdarzenia, przez Policję lub inne uprawnione służby;
 - 4) opisuje miejsce zdarzenia, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed zdarzeniem oraz po nim;
 - 5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego skład manewrowy lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca;
 - 6) ustala przy zdarzeniach na przejazdach:
 - a) sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
 - b) podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego skład manewrowy lub lokomotywę luzem,
 - c) warunki widoczności przejazdu lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i prowadzącego skład manewrowy lub lokomotywę luzem,
 - d) stan nawierzchni drogi na przejeździe i na dojazdach do niego;
 - 7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
 - 8) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. albo przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp., użytkującego urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji;
w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na lokomotywie, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
 - 9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych;
 - 10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
 - 11) bada stan nawierzchni kolejowej;

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

- 12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
 - 13) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów;
 - 14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
2. Komisja kolejowa wykonuje pomiary infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych wyłącznie przyrządami posiadającymi ważne świadectwo wzorcowania.
 3. Z wykonanych czynności należy sporządzić protokoły, podpisane przez przeprowadzających dane czynności.
 4. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od Dyrektora Składowiska kierującego pracą bocznicą CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp., bądź przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Węgla w Ostrowie Wlkp. sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa [Załącznik nr 4](#).
 5. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności należy odnotować w stosownym protokole.
 6. Komisja kolejowa sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia, stanowiącą załącznik do protokołu oględzin miejsca zdarzenia.

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

1. Badając okoliczności zdarzenia, w zależności od potrzeb, dokonać należy:
 - 1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia; pracowników mających związek z powstałym zdarzeniem należy poddać badaniu na zawartość alkoholu w organizmie oraz, z chwilą uzasadnionego przypuszczenia, także środków odurzających; w razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości lub nieźrównoważenia u innego pracownika w czasie pracy, należy również poddać go takiemu badaniu – komisja kolejowa ma obowiązek zarządzić przeprowadzenie badań stanu trzeźwości, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem;

pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którzy mogli przyczynić się do zaistnienia zdarzenia – oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie – podlegają także kontrolnemu badaniu profilaktycznemu, przeprowadzanemu we właściwym terenie kolejowym ośrodku medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę oraz powypadkowym badaniom psychologicznym wykonywanym w Samodzielnej Pracowni Psychologii Pracy Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej, a wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt postępowania;
 - 2) ustalenia zapisów:
 - a) w dokumentach (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, raportach z jazdy, na taśmach lub innych nośnikach

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicę.

- danych rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
- b) w wydrukach z rejestru urządzeń przytorowych rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych,
 - c) nagrań rozmów zapisanych przez rejestratory rozmów przy urządzeniach łączności radiotelefonicznej oraz łączności przewodowej (zapowiadawczej, strażnicowej),
 - d) urządzeń rejestrujących stan urządzeń sterowania ruchem kolejowym i czynności dyżurnego ruchu,
- a dokumenty i nośniki danych istotne dla zdarzenia należy zabezpieczyć do dalszego postępowania;
- 3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu, stanu i widzialności sygnałów oraz wskaźników, stanu osygnalizowania pociągów;
 - 4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym;
 - 5) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń srk, stanu plomb, kłódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania sbł, shp, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności manewrowej; w przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zdarzenia mogło być nieprawidłowe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji kolejowej zarządza badanie rozszerzone – w protokole z badań należy odnotować rodzaj i klasę dokładności przyrządów pomiarowych oraz dane osób wykonujących pomiary;
 - 6) ustalenia stanu położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, kranu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza;
 - 7) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, liczby wagonów z czynnym hamulcem, włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego oraz wyjaśnienia ewentualnej przyczyny niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsca i wyników ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania; z przeprowadzonego badania komisja kolejowa sporządza protokół według wzoru stanowiącego [Załącznik nr 4](#);
 - 8) badania nawierzchni, podtorza i podłoża, w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozdziadnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki, stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
 - 9) jeżeli w wyniku zdarzenia tor nie został zniszczony, pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości co najmniej 100 m przed i za miejscem wykolejenia (pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 m na prostych i łukach o promieniu $R > 300$ m, co 2,5 m na łukach o promieniu $R < 300$ m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru;
 - 10) o ile jest to możliwe, pomiaru:
 - a) szerokości i przechyłki toru pod obciążeniem statycznym w miejscu wykolejenia oraz na długości nie mniejszej niż 50 m przed i 20 m za miejscem wykolejenia, w odstępach co 5 m na prostych i łukach o promieniu $R > 300$ m, co 2,5 m na łukach o promieniu $R < 300$ m, oraz na bazie pomiarowej wykolejonego pojazdu kolejowego i wózka pojazdu kolejowego,

- b) krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m, a w przypadku podejrzenia wybożenia toru także pomiaru wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wybożenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru;

– ustalając, w miarę możliwości, jaka była temperatura powietrza i szyn w chwili zdarzenia;

11) w przypadku wykolejenia na rozjeździe:

- a) opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe, na którym doszło do zdarzenia, położenia zwrotnic sprzężonych,
- b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrojazdnic,
- c) pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie, oraz badań technicznych odnoszących się do zespołów lub podzespołów rozjazdu mogących mieć wpływ na zdarzenie,
- d) pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w punktach wskazanych w arkuszu badania rozjazdu dla danego typu rozjazdu oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego, o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej;

12) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego, przy czym:

- a) ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, pomiary należy wykonywać w trzech miejscach:
 - na miejscu zdarzenia – należy mierzyć wstępnie parametry geometryczne zestawów kołowych, w tym: wysokość, grubość i stromość obrzeża, wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni tocznej kół i/lub wielkość wpływu materiału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,
 - na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania,
 - na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia;
- b) zakres pomiarów powinien być zgodny z dokumentacją systemu utrzymania (DSU), a wyniki wpisane do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych; dla taboru pomocniczego i specjalnego pomiarów należy dokonać analogicznie jak dla innych pojazdów kolejowych, przy wykorzystaniu dokumentacji techniczno-ruchowej (DTR) pojazdu, a w razie potrzeby pojazd trakcyjny należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym;

13) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w regulacjach wewnętrznych dotyczących utrzymania wagonów, obowiązujących w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego:

- a) wstępnie na miejscu zdarzenia:
 - ustalenia daty i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicę.

- ustalenia stanu (ew. braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, ciąglowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
 - pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokości obrzeża, grubości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów-cystern,
 - ustalenia wielkości płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,
- b) na torze prostym, wypoziomowanym: sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów usprężynowania,
- c) na stanowisku naprawczym, wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo-kontrolne:
- wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
 - sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
 - pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu, a wózkiem wagonowym,
 - pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
 - pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami;
- 14) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach, pomiaru wysokości zamocowania zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów niewykolejonych nad główką szyny, uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru;
- 15) pomiaru rzeczywistego nacisku powierzchniowego kół pojazdu na szynę, w tym zważenia wagonu z ładunkiem, jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół pojazdu na szynę;
- 16) ustalenia, czy skład manewrowy nie przekroczył największej dozwolonej prędkości, nakazanej przepisami, a także wskaźnikami, względnie poleceniami wydanymi doraźnie w formie pisemnej oraz czy posiadał wymaganą masę hamującą;
- 17) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skręcenia sprzęgów wagonów;
- 18) w przypadku zdarzenia na przejeździe kolejowo-drogowym – ustalenia:
- a) czy przejazd był należyście zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru, jak i od strony drogi,
 - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
 - c) czy jest zachowana widoczność składu manewrowego lub pojazdu trakcyjnego z drogi oraz czy są zachowane warunki obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym podczas zbliżania się do przejazdu,
 - d) stanu nawierzchni drogi przed przejazdem, dojazdów do przejazdu i nawierzchni na przejeździe w poziomie szyn,
 - e) czy dokonano sprawdzenia warunków widoczności przejazdu lub przejścia na zasadach określonych w § 17 przywołanego na wstępie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie;
- 19) ustalenia – w razie pożaru w wagonie – na którym miejscu od lokomotywy znajdował się wagon, a także rodzaju ładunku, sposobu zabezpieczenia ładunku oraz nadawcy ładunku ewentualnej;

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

- 20) ustalenia – w razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego – odległości od toru, kierunku w którym przemieszczał się pożar (od toru czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru;
 - 21) określenia warunków atmosferycznych panujących w czasie zdarzenia;
 - 22) odczytania rozmów z urzędów rejestrujących oraz sporządzenia protokołu z zarejestrowanych rozmów;
 - 23) w przypadku zdarzeń z towarem niebezpiecznym:
 - a) sprawdzenia prawidłowości oznakowania wagonów,
 - b) sprawdzenia prawidłowości doboru wagonów do rodzaju przewożonego towaru,
 - c) wizualnej oceny stanu technicznego wagonów.
2. Komisja kolejowa przeprowadza ocenę stanu technicznego infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych. Oceny takiej należy dokonać w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wykolejeniu, w momencie wykolejenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem wykolejenia.
 3. Odczytu i opisu taśmy lub innego nośnika urządzenia rejestrującego prędkość pojazdu kolejowego dokonuje wskazany przez przewodniczącego komisji kolejowej pracownik podmiotu gospodarczego użytkującego pojazd kolejowy, posiadający określone kompetencje, a w przypadku rejestratora elektronicznego, także niezbędne oprzyrządowanie.
 4. Przedstawiciel PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp. zobowiązany jest, przy udziale komisji kolejowej, sporządzić szkic miejsca zdarzenia.
 5. Na szkicu, o którym mowa w ust. 4, należy wskazać (z podaniem kilometrażu) dane istotne dla zdarzenia, a mianowicie: układ i numery torów w rejonie zdarzenia, usytuowanie, oznaczenie i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie i oznaczenie nastawni i innych posterunków ruchu, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
 6. Pracownicy dokonujący pomiarów pojazdu kolejowego zobowiązani są, przy udziale komisji kolejowej, sporządzić szkice zawierające wyniki tych pomiarów.
 7. Jeżeli zdarzenie zostało spowodowane urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęg, oś, widły maźnicze itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu), należy sporządzić zdjęcie fotograficzne, szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.
 8. 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 CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp.
 9. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, samodzielnie lub na wniosek członka komisji, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 8, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia.

§ 21. Protokół oględzin miejsca zdarzenia

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu albo na stacji obsługującej bocznicę, komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu, którego wzór określa [Załącznik nr 5](#), albo protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe, którego wzór określa [Załącznik nr 6](#).
Do protokołów oględzin załącza się dokumentację fotograficzną zdarzenia.
2. W protokołach oględzin określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu.
Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
3. Dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu sporządza, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, kierujący pracą bocznicą CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. lub wyznaczony pracownik PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.
4. W sporządzanym protokole oględzin należy obowiązkowo wskazać wszystkie osoby, które brały udział w jego sporządzaniu oraz określić skład komisji, prowadzącej dalej postępowanie.
5. Jeżeli komisja kolejowa nie mogła ustalić przyczyn zdarzenia, w protokołach oględzin, w części dotyczącej przyczyny bezpośredniej należy wpisać „Przyczyna ustalana”.

§ 22. Badania i ekspertyzy

1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po zdarzeniu badań pojazdów kolejowych oraz budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp., przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.
2. Przewodniczący komisji kolejowej, z własnej inicjatywy lub na wniosek członków komisji, wyznacza miejsce przeprowadzania badania i pomiarów pojazdów kolejowych.
3. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn zdarzenia.
4. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.
5. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji kolejowej, zleca CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. lub inna jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej.

6. Jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, wykonanie ekspertyzy zleca CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. lub PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.
7. Ekspertyzę wykonują jednostki posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu, w szczególności jednostki notyfikowane lub jednostki organizacyjne wykonujące działalność, o której mowa w art. 22g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

§ 23. Wstępna analiza zdarzenia

1. Jeżeli komisja kolejowa prowadzi postępowanie w sprawie wypadku, to na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:
 - 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, pracowników CZW Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp. mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości;
 - 2) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem.
2. Przewodniczący komisji kolejowej może odstąpić od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.
3. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub stacją obsługującą bocznicę, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.

Rozdział VI. Ustalenia wyników postępowania

§ 24. Ustalenia końcowe

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

§ 25. Ustalenie przyczyn

1. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny zdarzenia, w tym:
 - 1) przyczynę pierwotną – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania zdarzenia;
 - 2) przyczyny bezpośrednie – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania zdarzenia;
 - 3) przyczyny pośrednie – pozostające w związku przyczynowym ze zdarzeniem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
 - 4) przyczyny systemowe – związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.
2. Podczas ustalania przyczyn zdarzenia należy uwzględnić w szczególności:
 - 1) zapisy w przepisach wewnętrznych (instrukcjach) i regulaminie pracy bocznic;
 - 2) niewłaściwe metody pracy;
 - 3) nieprawidłowości organizacyjne oraz niedostateczny nadzór;
 - 4) nienależyte utrzymanie infrastruktury;
 - 5) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych;
 - 6) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe;
 - 7) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminu pracy bocznic – na skutek ich nieznamomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, przemęczenia, spożywania alkoholu i/lub środków odurzających);
 - 8) nieodpowiednie dla danego stanowiska cechy osobowe pracownika (stan intelektualny, cechy charakteru, niewydolność psychiczna lub fizyczna);

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

- 9) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby nieuprawnione, użytkowników przejazdów i innych osób (np. przebywanie lub chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi podczas zbliżania się do przejazdu lub przejścia itp.);
- 10) uchybienia polegające na niewłaściwym opakowaniu, nieprawidłowym załadunku lub umocowaniu ładunku;
- 11) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska;
- 12) złą wolę (zamachy terrorystyczne, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa);
- 13) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne, obfite opady, silne wiatry itp.);
- 14) nagły zgon pracownika kolejowego.

§ 26. Wnioski zapobiegawcze

1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 25, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania zdarzenia.
2. W zależności od ustaleń komisji kolejowej wnioski zapobiegawcze sformułować należy w zakresie:
 - 1) zmian w obowiązujących regulacjach prawnych;
 - 2) zmian w systemie organizacji pracy;
 - 3) zmian w systemie dozoru lub intensyfikację dozoru;
 - 4) zmiany systemu szkoleń;
 - 5) sprawdzenia stanu zdrowia oraz kwalifikacji pracowników kolejowych związanych z zdarzeniem;
 - 6) przekazania pracownikom informacji o przyczynie zdarzenia;
 - 7) usunięcia nieprawidłowych lub uzupełnienie o brakujące postanowienia instrukcji i regulaminów;
 - 8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej;
 - 9) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych;
 - 10) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych;
 - 11) propozycji niezbędnych zmian lub inwestycji.
3. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.
4. Na podstawie analizy akt postępowania Przewodniczący PKBWP ma prawo rozszerzyć zastosowane środki zapobiegawcze.

§ 27. Ustalenie strat

1. Komisja kolejowa, na podstawie dostarczonych dokumentów, rejestruje i szacuje straty powstałe w wyniku zdarzenia, w tym z tytułu:
 - 1) kosztów akcji ratunkowej;
 - 2) wymiany lub naprawy infrastruktury kolejowej;
 - 3) wymiany lub naprawy pojazdów kolejowych;
 - 4) rekompensat dla osób poszkodowanych;
 - 5) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności osób, które poniosły straty w zdarzeniu;
 - 6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu;
 - 7) kosztów działań zapobiegawczych i naprawczych dotyczących bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku;
 - 8) kosztów opóźnień, zakłóceń, objazdów i komunikacji zastępczej, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych;
 - 9) kosztów badań i ekspertyz dokonywanych w trakcie postępowania.
2. Kolejowe jednostki organizacyjne są zobowiązane do przedstawienia, najpóźniej w ciągu 15 dni po dniu zdarzenia, dokumentów określających rodzaj i szacunkową wysokość strat związanych ze zdarzeniem.
3. Komisja kolejowa ma prawo zwrócić się do osób trzecich o przedłożenie dokumentów określających straty, powstałe w wyniku zdarzenia.
4. Ostateczne ustalenie powstałych strat i odpowiedzialności za nie należy do Dyrektora Składowiska albo, jeżeli CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. nie jest stroną tego postępowania, przez kierownika innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, której pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu.
5. W uzasadnionych przypadkach, gdy może nastąpić przekroczenie udziałów własnych (fransyz redukcyjnych) zawartych w umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp., do współpracy przy ustaleniu wysokości strat, mogą być powołani reprezentanci ubezpieczyciela, rzeczoznawcy oraz pracownicy właściwej merytorycznie komórki Spółki.
6. W przypadku zdarzenia związanego z poważną awarią, szkodą w środowisku lub bezpośrednim zagrożeniem szkodą w środowisku, przy ustaleniu wysokości strat dodatkowo bierze udział pracownik ds. ochrony środowiska CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp.
7. Podstawę prac zespołu stanowi protokół ustaleń końcowych lub raport PKBWK.
8. Roszczeń z tytułu zdarzeń niezawinionych przez CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

§ 28. Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa Załącznik nr 8.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę, przy czym numer protokołu nadaje przewodniczący komisji.
3. Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa przekazuje:
 - 1) Prezesowi Zarządu oraz kierownikom innych jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - 3) Komendantowi Powiatowemu Policji w Ostrowie Wlkp. – jeśli zachodzi taka konieczność;
 - 4) Komendantowi Państwowej Straży Pożarnej w Ostrowie Wlkp. – jeśli zachodzi taka konieczność.

§ 29. Postępowanie w sprawach spornych

1. Członek komisji kolejowej, który ma zastrzeżenia do przebiegu postępowania, zebranych dowodów i materiałów, oceny i interpretacji wyników badań oraz proponowanego ustalenia przyczyn zdarzenia, ma prawo do przedstawienia przewodniczącemu komisji na piśmie swojego stanowiska.
2. Zastrzeżenie należy złożyć pisemnie w trakcie postępowania lub w ciągu 5 dni roboczych po zakończeniu danego etapu postępowania, tj. sporządzeniu budzącego zastrzeżenia dokumentu wchodzącego w skład akt postępowania zgodnie z § 32 ust. 1 pkt 1 oraz od pkt 3 do pkt 12, podając uzasadnienie wskazujące naruszenie przepisów lub regulaminów.
3. Komisja kolejowa rozpatruje wniesione zastrzeżenie i sporządza protokół z przyjętych rozstrzygnięć lub ustaleń.
4. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyn zdarzenia, przewodniczący komisji kolejowej informuje o tym pisemnie Przewodniczącą PKBWK przed upływem terminu na zakończenie postępowania.
5. Przewodniczący PKBWK może powołać zespół rozjemczy, złożony z co najmniej dwóch członków PKBWK, do zbadania zastrzeżeń i rozstrzygnięcia ich słuszności, w szczególności w zakresie przyczyn i kategorii zdarzenia.
6. Zespół rozjemczy, po przeprowadzonej analizie otrzymanej dokumentacji, sporządza protokół zawierający jego postanowienia wraz z uzasadnieniem stanowiska, które jest ostatecznym rozstrzygnięciem w sprawie przedmiotowego zdarzenia.

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy.

Protokół zespołu rozjemczego stanowi załącznik do protokołu ustaleń końcowych i jest integralną częścią akt postępowania.

§ 30. Termin zakończenia postępowania

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

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

1. W celu wstępnej weryfikacji prawidłowości zakwalifikowania bądź niezakwalifikowania zdarzenia jako wypadek lub incydent kolejowy wyznaczony pracownik CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. cyklicznie, w okresach miesięcznych, przekazuje Prezesowi UTK informację o zaistniałych zdarzeniach i wydarzeniach.
2. Po zakończeniu postępowania komisja kolejowa, po otrzymaniu odrębnego wezwania, przekazuje Prezesowi UTK protokół oględzin miejsca zdarzenia (Załącznik Nr 5 lub Nr 6) oraz protokół ustaleń końcowych (Załącznik Nr 8).
3. Jeżeli po przeprowadzonej przez inspektora UTK analizie przekazanych protokołów sformułowane zostaną nieprawidłowości w zakresie postępowania prowadzonego przez komisję kolejową, informacja o nich oraz wezwanie do weryfikacji materiału Dyrektor UTKO 7 w Poznaniu przekazuje (zgodnie z zasadami art. 55 KPA) przewodniczącemu komisji kolejowej oraz do wiadomości PKBWK.
Czas potrzebny na analizę materiału nie wstrzymuje procesu realizacji zaleceń komisji.
4. W przypadku nieusunięcia stwierdzonych nieprawidłowości lub braku rozstrzygnięcia ze strony komisji kolejowej (np. brak protokołu ustaleń końcowych w wymaganym terminie) Dyrektor OT 7 w Poznaniu wzywa na piśmie do przewodniczącego komisji kolejowej do usunięcia nieprawidłowości w materiale, wskazując podstawy prawne stwierdzonych nieprawidłowości oraz określając termin realizacji.
5. Jeżeli pomimo wezwania i uzupełnienia materiału przez komisję kolejową w dalszym ciągu brak jest rozstrzygnięcia co do przyczyn zdarzenia lub występują inne braki w zakresie prowadzonego postępowania, Dyrektor OT 7 w Poznaniu zwraca się do Prezesa UTK, aby sprawę przekazać do PKBWK w celem przeprowadzenia odrębnego postępowania.

Rozdział VII. Czynności po zakończeniu postępowania

§ 32. Akta postępowania

1. Akta postępowania powinny zawierać:
 - 1) zawiadomienie o zdarzeniu (wg wzoru z Załącznika nr 1);
 - 2) protokół oględzin miejsca zdarzenia (wg wzorów z Załącznika nr 5 albo Załącznika nr 6);
 - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów z miejsca zdarzenia (nawierzchni i pojazdów kolejowych);
 - 4) opis stanu urządzeń srk i stanu toru;
 - 5) protokoły ustalenia stanu hamulców w pociągu/składzie manewrowym (wg wzoru z Załącznika nr 4), dokonanej wizji lokalnej, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz;
 - 6) plany działań komisji kolejowej;
 - 7) dokumenty mające istotne znaczenie dla danego zdarzenia (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca, taśmy lub inne nośniki danych z prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagranie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.);
 - 8) wyciągi lub kopie z dokumentów: książek kontroli stanu torów, książek kontroli urządzeń sterowania ruchem, dzienników oględzin rozjazdów itp.;
 - 9) odpis lub kopię metryki przejazdu kolejowo-drogowego;
 - 10) ekspertyzy, wyniki badań, opinie biegłych rzeczoznawców i instytucji badawczych, protokoły z wizji lokalnych;
 - 11) kosztorysy strat spowodowanych zdarzeniem (jeżeli w czasie sporządzania „Protokołu ustaleń końcowych” ustalenie dokładnych kwot nie jest możliwe, należy podać je szacunkowo, z zaznaczeniem, że jest to kosztorys szacunkowy);
 - 12) protokoły z wysłuchań pracowników i innych osób (wg wzoru z Załącznika nr 3);
 - 13) protokół ustaleń końcowych (wg wzoru z Załącznika nr 8);
 - 14) protokół zespołu rozjemczego – w przypadku rozstrzygnięcia w sprawie przedmiotowego zdarzenia przez PKBWK;
 - 15) zawiadomienia o realizacji zaleceń, względnie informację o podjęciu właściwych działań celem wykonania zaleceń, których realizacja wymaga dłuższego czasu;
 - 16) decyzje administracyjne, jeżeli były wydane w związku ze zdarzeniem, i dokumenty niezbędne do uzyskania decyzji.
2. Do akt postępowania należy załączać tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem. Należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości druków i w miarę możliwości należy je redukować, wykonując niezbędne wyciągi i zestawienia.

3. Po zakończeniu postępowania zgromadzone materiały należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować, przy czym:
 - 1) akta powinny być zszyte w sposób przyjęty w CZW Składowisku Węgla w Ostrowie Wlkp., zawierać spis treści i posiadać stronę tytułową według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 9**;
 - 2) akta o dużej objętości należy zszyć w tomy, oznaczone kolejną numeracją, z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby (np. vol. 1/4);
 - 3) akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej właściwego szczebla, zgodnie z odrębnymi przepisami o archiwizowaniu dokumentów;
 - 4) użytkownik bocznicę określa komórkę organizacyjną, odpowiedzialną za przechowywanie akt; przewodniczący komisji przekazuje akta tej komórce w sposób udokumentowany.
4. W przypadku konieczności przekazania akt postępowania do innej jednostki organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w postępowaniu w sprawie zdarzenia, lub organom ścigania i sądowiczym, komórka organizacyjna CZW Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp., która przekazuje akta, powinna pozostawić u siebie oryginały dokumentów, a przekazać uwierzytelnione odpisy lub kopie; jedynie w uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest przekazanie oryginałów, a pozostawienie uwierzytelnionych odpisów lub kopii dokumentów z odnotowaną datą przekazania akt i wskazaniem odbiorcy.

§ 33. Wykonanie wniosków zapobiegawczych

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

Jeżeli wykonanie wniosków wymaga dłuższego okresu czasu, to w ciągu 14 dni kalendarzowych Dyrektor Składowiska lub kierownik jednostki organizacyjnej innego przedsiębiorstwa kolejowego powinien wydać decyzję wyznaczającą nowy termin realizacji wniosków zapobiegawczych.
2. Za realizację wniosków zapobiegawczych odpowiadają pracownicy CZW Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp., wskazani w protokóle ustaleń końcowych.
3. W przypadku uzasadnionych wątpliwości co do zasadności, efektywności lub możliwości wdrożenia sformułowanego w protokóle ustaleń końcowych wniosku zapobiegawczego, Dyrektor Składowiska może wystąpić do Prezesa UTK o uzyskanie zgody na odstąpienie od realizacji tego wniosku lub zmianę jego zakresu (przedmiotowego, terytorialnego itp.).
4. W uzasadnionych przypadkach, prawo do wystąpienia do Prezesa UTK o zgodę na odstąpienie od realizacji wniosku zapobiegawczego sformułowanego w protokóle ustaleń końcowych lub zmianę jego zakresu (przedmiotowego, terytorialnego itp.) przysługuje również upoważnionym przedstawicielom innych przedsiębiorstw kolejowych (wyłącznie w zakresie wniosków dotyczących danego przedsiębiorstwa).

5. Dyrektor Składowiska określa planowany sposób dalszego postępowania z zaleceniem, uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym, po czym informuje Prezesa UTK o planowanym postępowaniu z zaleceniem, wskazując jego uzasadnienie.
6. Jeżeli planowane postępowanie z zaleceniem nie zapewnia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym, Dyrektor Składowiska oraz Prezes UTK, w razie potrzeby z udziałem PKBWK, współpracują w celu wypracowania porozumienia określającego inny sposób postępowania z zaleceniem.
7. W przypadku braku podjęcia postępowania z zaleceniem, albo nieosiągnięcia porozumienia co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia, wskazując w decyzji termin i sposób wdrożenia zaleceń.
8. CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp., którego dotyczą zalecenia, corocznie przedstawia, w terminie do dnia 1 kwietnia, PKBWK oraz Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

Rozdział VIII. Postanowienia końcowe

§ 34. Informowanie pracowników o zdarzeniach

1. Dyrektor Składowiska:

- 1) ustali sposób informowania pracowników o zdarzeniach, jakie miały miejsce na terenie bocznic oraz o wdrażanej profilaktyce powypadkowej,
- 2) wyznaczy pracownika odpowiedzialnego za prowadzenie rejestru zdarzeń, którego wzór stanowi [Załącznik Nr 10](#).

2. Przekazywana pracownikom informacja o zdarzeniu powinna zawierać:

- okoliczności powstania, przebiegu i skutków zdarzenia,
- przyczyny zdarzenia,
- zalecenia i wnioski zapobiegawcze,
- podjęte przez CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. dodatkowe działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

§ 35. Postanowienia administracyjne

1. Zapisy w części regulaminu pracy bocznic dotyczące postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym należy niezwłocznie uzupełnić o informacje teleinformatyczne odnoszące się do:
 - powiadamiania o zdarzeniach – po zatwierdzeniu niniejszej instrukcji,
 - przyczyny zdarzenia – po powołaniu komisji kolejowej.
2. Za poprawność i aktualizację niniejszej instrukcji odpowiada wyznaczony pracownik CZW Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp.
3. Instrukcja wchodzi w życie z dniem następującym po dniu jej zatwierdzenia.

Załącznik Nr 1
Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku / wypadku / incydencie
 (§ 9 ust. 2)

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE¹⁾

(dane jednostki organizacyjnej)

data wysłania

Nr

tel.

Przewodniczący PKBWK
Prezes UTK
Prokuratura Rejonowa w
Komenda Policji w

Kategoria zdarzenia²⁾:

Miejsce zdarzenia³⁾:

Data i godzina zdarzenia:

Zwięzły opis zdarzenia⁴⁾:

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:

Przebieg akcji ratunkowej:

Wstępne określenie skutków zdarzenia:

.....
 (stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Otrzymują:

1.

2.

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

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

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

Załącznik Nr 2
Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej
 (§12 ust. 10 pkt **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.**)

<p style="text-align: center;"><u>PODSTAWA PRAWNA</u></p> <p>§ 12 ust. 10 pkt 2 „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na bocznicach kolejowych”.</p>	<p style="text-align: center;">..... <small>(pieczęć adresowa użytkownika bocznic)</small></p> <p style="text-align: center;">UPOWAŻNIENIE Nr/.....¹⁾</p> <p style="text-align: center;">Niniejszym upoważniam</p> <p style="text-align: center;">Panią/Pana²⁾ (imię i nazwisko)³⁾ <small>(stanowisko)³⁾</small> <small>(miejsce zatrudnienia)³⁾</small> legitymującą/legitymującego²⁾ się <small>(nr i rodzaj dokumentu tożsamości)³⁾</small></p> <p style="text-align: center;">do udziału w pracach komisji kolejowej</p> <p style="text-align: center;">..... <small>(kierownik jednostki organizacyjnej)</small></p> <p style="text-align: center;">....., dnia</p>
--	---

po złożeniu format A7

¹⁾ Numer powołania nadany zgodnie z kluczem obowiązującym u użytkownika bocznic lub innego pracodawcy.

²⁾ Niepotrzebne usunąć.

³⁾ W miejsce nawiasu (...) wprowadzić właściwe dane, z zachowaniem ustalonego formatu tekstu.

Załącznik Nr 3
Wzór protokołu z wysłuchania
 (§ 14 ust. 3 pkt 3)

.....
 Pieczęć jednostki organizacyjnej

.....
 (miejsce i data sporządzenia)

Nr sprawy

PROTOKÓŁ

sporządzony dnia w

przez:

1) imię i nazwisko

2) stanowisko

3) miejsce zatrudnienia

4) w obecności

Z WYŚLUCHANIA

Pana / Pani^{*)}

1) imię i nazwisko

2) jednostka / komórka organizacyjna

3) stanowisko

w sprawie:

W powyższej sprawie wyjaśniam, co następuje:

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

.....
 (podpis sporządzającego)

.....
 (podpis wysłuchanego)

.....
 (podpisy obecnych)

^{*)} Niepotrzebne skreślić

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

Załącznik Nr 4
Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców
 (§ 19 ust. 4 i § 20 ust. 1 pkt 7)

PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU NR/
SKŁADZIE MANEWROWYM¹⁾

Sporządzony dnia o godz. na stacji, punkcie zdawczo-odbiorczym, bocznicach, km toru dojazdowego do bocznic¹⁾ z powodu niezatrzymania się przed sygnałem „STÓJ” lub w innym miejscu i przejechania na odległość m poza wymagane miejsce zatrzymania.

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

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

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

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

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika:	
--	--

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

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

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Załącznik Nr 5
Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu
 (§ 21 ust. 1)

PROTOKÓŁ OGLEDZIN MIEJSCA
WYPADKU / INCYDENTU¹⁾ KOLEJOWEGO²⁾

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem/
 incydentem¹⁾ zaistniałym w dniu
 o godz. na stacji / punkcie zdawczo-odbiorczym / bocznicach / w km toru
 dojazdowego do bocznic¹⁾ przez komisję kolejową w składzie:

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

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

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

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

.....

b) na gruncie:

.....

c) urządzeń wewnętrznych (przebieżnikownia, siłownia itp.)

.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich

.....

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń

.....

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej)

.....

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

.....

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

.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia zachmurzenie
 opady temperatura
 widoczność słyszalność
 inne zjawiska

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

.....

IV. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

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

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

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

.....

3. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

V. Przeprowadzone badania:

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

.....

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

.....

VI. Działania ratownicze: rozpoczęte dnia od godz.

do godz. dnia

z udziałem:

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

VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾

.....

kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾

.....

VIII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....

IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej:

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

—

—

pod przewodnictwem

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

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

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

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

XI. Pozostali pracownicy stron wypadku / incyduentu¹⁾ obecni na jego miejscu:

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

XII. Wykaz załączników:

.....
.....

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu:

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

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

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

Załącznik Nr 6
Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe
 (§ 21 ust. 1)

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

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem / incydentem¹⁾ na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu¹⁾ kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznic¹⁾ tor km linii przez komisję kolejową w składzie:

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

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

.....

.....

.....

II. **Warunki pogodowe:**

pora dnia zachmurzenie

opady temperatura

widoczność słyszalność

inne zjawiska

III. **Skutki:**

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

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

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

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

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
f)	informacje o poszkodowanych:				
g)				

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych:

.....

3. Uszkodzenia pojazdów kolejowych w tym przejazdowych:

.....

4. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

IV. Dane o przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu:

1. Kąt skrzyżowania

2. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony toru

3. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony drogi

4. Rodzaj nawierzchni na przejeździe

5. Rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej

6. Typ urządzeń ssp

7. Sygnalizacja świetlna

8. Sygnalizacja dźwiękowa

9. Widoczność: z 5 m wymagana rzeczywista

z 10 m wymagana rzeczywista

z 20 m wymagana rzeczywista

10. Pochylenie toru

11. Pochylenie drogi

12. Stan oświetlenia

13. Data o ostatnie badania przejazdu i wydane zalecenia oraz informacje na temat ich realizacji

V. Wyniki badania samoczynnej sygnalizacji przejazdowej:

.....

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

1. Kierowcy pojazdu drogowego:

2. Kierującego pojazdem kolejowym:

3. Pracownika obsługi pojazdu kolejowo-drogowego:

VII. Szacunkowa wartość strat:

.....

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach

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

IX. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾

.....
 kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾

.....

X. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....

XI. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej:

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

—
 —
 pod przewodnictwem

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

.....

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

1.
 2.
 3.
 4.
 5.

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu:

.....

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

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

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

Załącznik Nr 7
KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ ZDARZENIA
ORAZ JEJ KATEGORIE
 (§ 24 ust. 2)

I. Kwalifikacja przyczyn poważnych wypadków / wypadków oraz ich kategorie

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

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicę.

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

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
36	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie roгатki lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

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

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

Przykład:

- 1) dla poważnego wypadku spowodowanego w wyniku zbiegnięcia pojazdu kolejowego (wagonu) na stację na tor zajęty – kategoria wypadku – **A08**;
- 2) dla wypadku – najechania pojazdu kolejowego na inny pojazd kolejowy stojący na torze zajęty, bez wykolejenia i zniszczeń pojazdów, z przyczyny jak w pkt.1 – kategoria wypadku – **B08**.

II. Kwalifikacja przyczyn incydentów oraz ich kategorie:

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
5	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: <ul style="list-style-type: none"> — nieosłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, — nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, — nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy 	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	C53
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	C54
15	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez poszkodowanych	C55

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

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

Przykład:

Dla incydentu kolejowego spowodowanego najechnięciem pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową) bez wykolejenia i ofiar w ludziach – kategoria incydentu – **C60**.

Załącznik Nr 8
Wzór protokołu ustaleń końcowych
 (§ 28 ust. 1)

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH¹⁾

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

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

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

1. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

- 1.1.
 1.2.

2. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO:

2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

2.1.1. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:

.....

2.1.2. świadków:

.....

2.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:

2.2.1. system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:

.....

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

²⁾ Niepotrzebne skreślić.

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach.

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

.....

2.2.3. urządzenia łączności:

.....

2.2.4. pozostałe elementy infrastruktury:

.....

2.2.5. pojazdy kolejowe:

.....

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

.....

.....

2.4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

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

.....

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

.....

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

.....

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

2.5.1. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:

.....

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

.....

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

.....

2.5.4. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:

.....

2.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:

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

.....

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

.....

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

.....

Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicę.

3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

.....

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

.....

3.3. Przyczyny wypadku / incydu²⁾:

3.3.1. Bezpośrednia:

.....

3.3.2. Pierwotna:

.....

3.3.3. Pośrednie:

.....

3.3.4. Systemowe:

.....

3.4. Kategoria wypadku / incydu²⁾:

.....

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

.....

4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

4.1.

4.2.

4.3.

4.4.

5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

Załącznik Nr 9
Wzór strony tytułowej akt postępowania
(§ 32 ust. 3 pkt 1)

.....
(pieczęć użytkownika bocznic)

POSTĘPOWANIE Nr
w sprawie wypadku / incydentu^{*)} kolejowego

KATEGORIA:

DATA:

GODZINA:

LINIA KOLEJOWA Nr:

STACJA OBSŁUGUJĄCA BOCZNICĘ:

KILOMETR TORU DOJAZDOWEGO:

BOCZNICA:

TOR Nr:

AKTA ZAWIERAJĄ STRON PONUMEROWANYCH

^{*)} Niepotrzebne skreślić

Załącznik Nr 10
Wzór rejestru zdarzeń
 (§ 34 ust. 1 pkt 1)

.....
 (jednostka organizacyjna)

REJESTR ZDARZEŃ

Lp.	Miejsce zdarzenia (bocznica, tor dojazdowy)	Data, godz. i min.	Kategoria	Określenie zdarzenia	Skutki zdarzenia						Przyczyny zdarzenia	Podmiot odpowiedzialny za spowodowanie zdarzenia	Środki zaradcze	Data zakończenia postępowania	Miejsce przechowywania akt postępowania
					zabitych	ciężko rannych	rannych	straty w złotych							
								w infrastrukturze	w taborze	w ładunku					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

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

Symbol oznaczają poszkodowanych:

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

POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI INSTRUKCJI

Lp.	imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis
	Roman Salata	ustanow mistrz		Salata
	Leszek Poprawa	ustanow zestaw		Popr
	Tomek Miszczyński	ustanow mistrz		Miszczynski
	Henryk Wójcikowski	maneurowy zestaw		Wojcikowski
	Ryszard Sobolewski	pracownik PK		Sobolewski
	Andrzej Koralewski	ustanow zestaw		Koralewski
	Janusz Sobala	Pracownik PK		Sobala
	Przemysław Wódek	Pracownik PK		Wodek
	Przemysław Anzelm	Maneurowy		Anzelm
	Michał Dylak	Maneurowy		Dylak
	Szymon Kujawa	Maneurowy		Szymon
	Szymon Motawa	Maneurowy		Motawa
	Szymon Michał Marcin	Maneurowy		Szymon Michał Marcin
	Szymon Kujawa	maneurowy		Szymon
	Minister Kowalski	maneurowy		Kowalski
	Mikołaj Sobala	ustanow		Sobala
	Grzegorz Matczak	maneurowy		Grzegorz

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Lp.	dotyczy: zmiany lub uzupełnienia	strona, rozdział, §, ustęp, pkt, ppkt, litera, tiret	zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia	czytelny podpis pracownika wnoszącego zmianę