

# Instrukcja

o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym

ALZA – R2

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

CZŁONEK ZARZĄDU

Wojciech Naszwinny

Prezes Zarządu

Sławomir Sobotka

.....  
(Data i podpis zatwierdzającego)



## Spis treści

<b>ROZDZIAŁ 1 WSTĘP</b> .....	<b>5</b>
§ 1 CEL I ZAKRES OBOWIĄZYWANIA INSTRUKCJI .....	5
§ 2 PODSTAWOWE POJĘCIA UŻYTE W INSTRUKCJI .....	5
<b>ROZDZIAŁ II ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU</b> .....	<b>10</b>
§ 3 ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU .....	10
§ 4 POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA .....	11
§ 5 ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU.....	12
§ 6 ZATAJANIE ZDARZENIA .....	13
<b>ROZDZIAŁ III KOMISJA KOLEJOWA</b> .....	<b>14</b>
§ 7 ZADANIE KOMISJI KOLEJOWEJ .....	14
§ 8 ORGAN PROWADZĄCY POSTĘPOWANIE POWYPADKOWE .....	14
§ 9 OSOBY UPOWAŻNIONE DO UDZIAŁU W PRACACH KOMISJI KOLEJOWYCH .....	14
§ 10 WYZNACZANIE SKŁADU KOMISJI KOLEJOWEJ DO POSTĘPOWANIA W SPRAWIE ZDARZENIA KOLEJOWEGO.....	15
§ 11 KIEROWANIE PRACAMI KOMISJI KOLEJOWEJ.....	15
§ 12 UPRAWNIENIA I OBOWIĄZKI KOMISJI KOLEJOWEJ.....	16
§ 13 WSPÓŁPRACA KOMISJI KOLEJOWEJ Z INNYMI ORGANAMI NA MIEJSCU ZDARZENIA .....	16
<b>ROZDZIAŁ IV BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA</b> .....	<b>17</b>
§ 14 PODJĘCIE PRAC PRZEZ KOMISJĘ .....	17
§ 15 CZYNNOŚCI KOMISJI NA MIEJSCU ZDARZENIA .....	17
§ 16 SZCZEGÓŁOWY ZAKRES BADAŃ NA MIEJSCU ZDARZENIA .....	18
§ 17 PROTOKÓŁ OGLĘDZIN MIEJSCA ZDARZENIA .....	22
§ 18 WSTĘPNA ANALIZA ZDARZENIA KOLEJOWEGO .....	22
§ 19 KARTA POSZKODOWANEGO .....	23
<b>ROZDZIAŁ V USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA</b> .....	<b>23</b>
§ 20 USTALENIA KOŃCOWE .....	23
§ 21 WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE .....	24
§ 22 USTALENIE STRAT .....	24
§ 23 PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH .....	25
§ 24 POSTĘPOWANIE W SPRAWACH SPORNYCH .....	26
§ 25 TERMIN ZAKOŃCZENIA POSTĘPOWANIA .....	27
<b>ROZDZIAŁ VI CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA</b> .....	<b>27</b>
§ 26 AKTA POSTĘPOWANIA.....	27
§ 27 WYKONANIE WNIOSKÓW ZAPOBIEGAWCZYCH .....	28
<b>ROZDZIAŁ VI SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE</b> .....	<b>28</b>
§ 28 POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNYCH .....	28
§ 29 USTALENIA KOŃCOWE .....	30
<b>ROZDZIAŁ VIII STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI</b> .....	<b>31</b>
§ 30 REJESTRACJA ZDARZEŃ.....	31
§ 31 STATYSTYKA ZDARZEŃ.....	31
§ 32 WSKAŹNIKI BEZPIECZEŃSTWA.....	31
§ 33 RAPORT W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA .....	31
<b>ROZDZIAŁ IX ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM</b> .....	<b>32</b>
§ 34 OGÓLNE ZASADY ZAPOBIEGANIA ZDARZENIOM.....	32
§ 35 OBOWIĄZKI KIEROWNIKÓW JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH I APARATU NADZORU .....	32
§ 36 NARADY POŚWIĘCONE ZAPOBIEGANIU ZDARZENIOM .....	33
<b>WYKAZ ZMIAN:</b> .....	<b>34</b>



## ROZDZIAŁ 1

### WSTĘP

#### § 1

##### Cel i zakres obowiązywania instrukcji

1. Celem instrukcji jest określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez ustalanie i wykonywanie środków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe.
2. Instrukcja określa szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach kolejowych i sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych oraz zasady i tryb pracy komisji kolejowych.
3. W sprawie zdarzeń kolejowych oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w ruchu granicznym oraz w ruchu z innym zarządcą infrastruktury należy przestrzegać postanowień zawartych porozumień.
4. Instrukcja określa także:
  - 1) zasady prowadzenia statystyki i analizy stanu bezpieczeństwa,
  - 2) zasady postępowania w zakresie zapobiegania zdarzeniom,
  - 3) inne kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, uregulowane niniejszą instrukcją. Instrukcja wprowadza niektóre definicje i regulacje zawarte w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Radu (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 w sprawie bezpieczeństwa kolei.
5. Zasady prowadzenia akcji ratunkowych zaistniałych na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reguluje „Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym” Ir-15.
6. Na torach zarządcy infrastruktury obowiązuje odpowiednia instrukcja zarządcy. Pracowników przebywających na torach zarządcy infrastruktury obowiązuje się do stosowania odpowiedniej instrukcji.

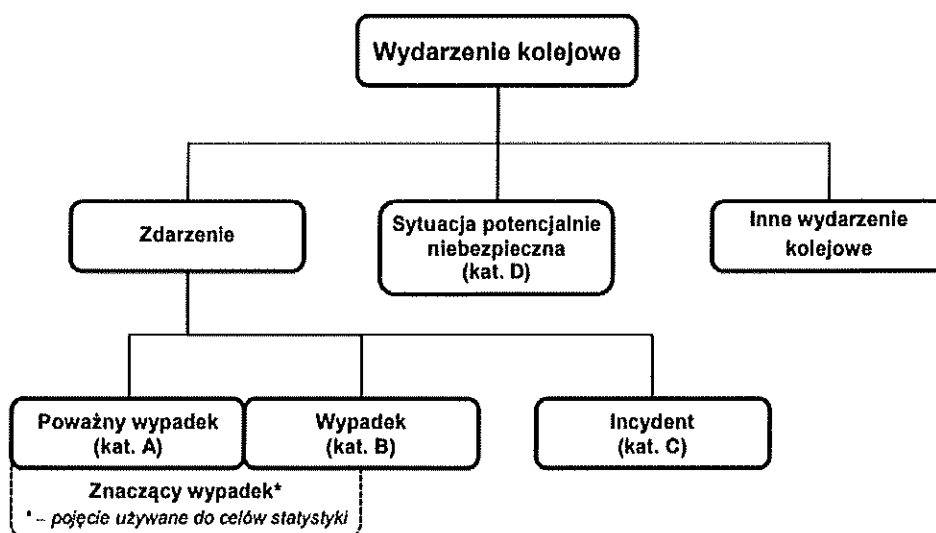
#### § 2

##### Podstawowe pojęcia użyte w instrukcji

1. Ilekroć w niniejszej instrukcji użyto następujących pojęć należy przez to rozumieć:
  - 1) **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego:** brak niedopuszczalnego ryzyka szkody w związku z realizacją procesów przewozowych po infrastrukturze kolejowej.
  - 2) **Ryzyko:** częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody.
  - 3) **Zagrożenie:** stan, który może prowadzić do wypadku.
  - 4) **Wydarzenie kolejowe:** każda niepożądana sytuacja zaistniała w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu zakłócająca realizację procesu przewozowego, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie pociągu lub zakłócenie prac manewrowych.
  - 5) **Zdarzenie:** poważny wypadek, wypadek lub incydent.
  - 6) **Wypadek:** niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska.  
Do wypadków zalicza się w szczególności:
    - a. kolizje,
    - b. wykolejenia,
    - c. zdarzenia na przejazdach,
    - d. zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
    - e. pożar pojazdu kolejowego.

- 7) **Poważny wypadek:** wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
- a. z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub,
  - b. powodujący zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą zdarzenie na co najmniej 2 miliony EURO, mający oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem.
- 8) **Incydent** - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
- 9) **Sytuacja potencjalnie niebezpieczna:** sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego.
- 10) **Kolizja:** jest to zdarzenie obejmujące:
- a. Zderzenie: dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków.
  - b. Najechanie: niezamierzone, dynamiczne:
    - i. zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
    - ii. zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,
    - iii. najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego, powodujące wykolejenie pojazdu kolejowego,
  - c. starcie: zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.
- 11) **Wykolejenie:** trwały brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.
- 12) **Pożar pojazdu kolejowego:** pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową a końcową (lub na jednej z tych stacji) albo podczas rozrządzenia wagonów.
- 13) **Zdarzenie na przejeździe:** zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innego użytkownika przejazdu takiego jak pieszy lub rowerzysta, lub innego obiektu znajdującego się na torach lub w ich pobliżu.
- 14) **Złamanie szyny:** pęknięcie szyny w całym przekroju lub wykruszenie na długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm.
- 15) **Odształcenie lub inne przesunięcie toru:** odształcenie toru w planie lub profilu oraz wyboczenie wymagające wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
- 16) **Defekt sygnalizacji:** defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w wyniku którego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej.
- 17) **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeździe przez punkt niebezpieczny:** pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża poza punkt niebezpieczny.
- 18) **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny:** pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny.

- 19) **Pęknięcie koła w eksploatowanym pojeździe kolejowym:** pęknięcie koła w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).
- 20) **Pęknięcie osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym:** pęknięcie osi w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).
- 21) **Sytuacja potencjalnie niebezpieczna:** sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego.
- 22) Schemat pojęciowy:



- 23) **Poszkodowany:** osoba, która w wyniku zdarzenia poniosła śmierć na miejscu, zmarła w wyniku odniesionych obrażeń ciała albo doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej.
- 24) **Samobójstwo:** czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest śmierć, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ.
- 25) **Próba samobójstwa:** czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia (zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ).
- 26) **Ofiary w ludziach:** zabici lub ciężko ranni w poważnym wypadku albo ciężko ranni w wypadku.
- 27) **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).
- 28) **Ciężko ranni:** osoba, która w wyniku poważnego wypadku lub 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.
- 29) **Ranni:** osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej.
- 30) **Poważna awaria:** zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie transportu, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.
- 31) **Pociąg:** jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny - osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
- 32) **Pojazd kolejowy:** pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.
- 33) **Pojazd trakcyjny:** pojazd kolejowy z napędem własnym.

- 34) **Baza pojazdu kolejowego:** dla wagonu dwuosioowego to rozstaw osi, dla pojazdu kolejowego z wózkami to rozstaw czopów skreću wózków, dla wózka to rozstaw skrajnych osi.
- 35) **Zarządca infrastruktury:** podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty
- 36) **Linia kolejowa:** wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
- 37) **Posterunek ruchu:** służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
- 38) **Posterunek zapowiadawczy:** jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.
- 39) **Stacja:** posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, aby pociągi mogły rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład.
- 40) **Szlak kolejowy:** część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
- 41) **Obszar kolejowy:** powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.
- 42) **Odstęp:** część toru szlakowego między:
- a. posterunkiem zapowiadawczym i najbliższym posterunkiem odstępowym, bocznicy lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej,
  - b. dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznicy,
  - c. posterunkiem odstępowym i bocznicy,
  - d. dwoma kolejnymi semaforami blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.
- 43) **Bocznic kolejowa:** droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane.
- 44) **Pracownik kolejowy:** każda osoba zatrudniona przez zarządcę infrastruktury lub przewoźnika kolejowego. Do pracowników kolejowych zaliczamy również osoby zatrudnione przez użytkownika bocznic kolejowej, które wykonują czynności związane z przewozami kolejowymi oraz osoby zatrudnione przez przedsiębiorstwa wykonujące prace na rzecz zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego.
- 45) **Użytkownik przejazdu** – każda osoba korzystająca z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo
- 46) **Osoba nieuprawniona** – każda osoba przebywająca na terenie kolejowym w miejscu dla niej niedozwolonym, z wyjątkiem użytkowników przejazdów.
- 47) **Szkoda w środowisku:** negatywna, mierzalna zmiana stanu lub funkcji elementów przyrodniczych, oceniona w stosunku do stanu początkowego, która została spowodowana bezpośrednio lub pośrednio przez działalność prowadzoną przez podmiot korzystający ze środowiska:
- a. w gatunkach chronionych lub chronionych siedliskach przyrodniczych, mająca znaczący negatywny wpływ na osiągnięcie lub utrzymanie właściwego stanu ochrony tych gatunków lub siedlisk przyrodniczych, z tym że szkoda w gatunkach chronionych lub chronionych siedliskach



przyrodniczych nie obejmuje uprzednio zidentyfikowanego negatywnego wpływu, wynikającego z działania podmiotu korzystającego ze środowiska zgodnie z art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody lub zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko;

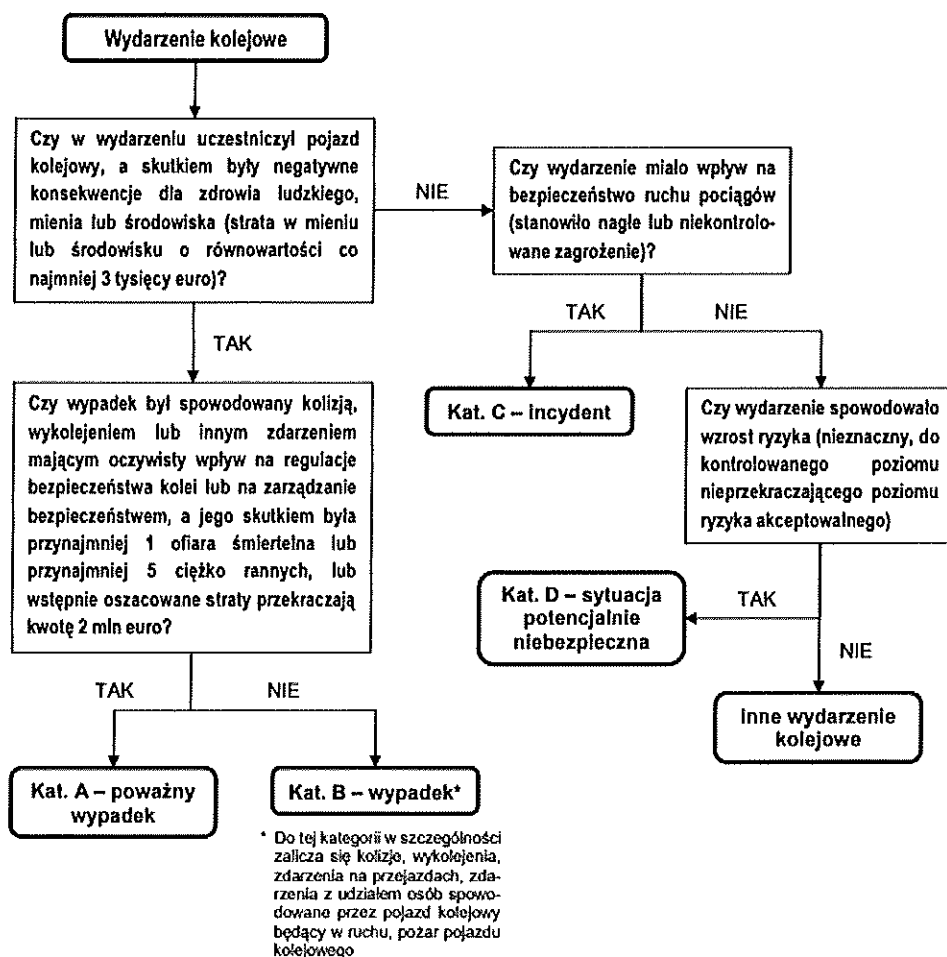
- b. w powierzchni ziemi, przez co rozumie się zanieczyszczenie gleby lub ziemi, w tym w szczególności zanieczyszczenie mogące stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzi.
- c. w wodach, mająca znaczący negatywny wpływ na stan ekologiczny, chemiczny lub ilościowy wód;

48) **Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska:** stratę w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro.

49) **Bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku** – wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia szkody w środowisku w dającej się przewidzieć przyszłości

50) **Straty:** koszty związane ze zdarzeniem lub sytuacją potencjalnie niebezpieczną.

51) **Metodyka wstępnej identyfikacji wydarzeń kolejowych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu kolejowego:**



52) **Komisja kolejowa:** osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.

- 53) **Kierujący akcją ratunkową:** osoba będąca przedstawicielem zarządcy infrastruktury lub Państwowej Straży Pożarnej, kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratunkowej do czasu usunięcia skutków zdarzenia kolejowego.
- 54) **PKBWK:** Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
- 55) **Dyspozytor:** pracownik zarządcy infrastruktury nadzorujący kierowanie ruchem kolejowym lub pracownik innego przedsiębiorstwa kolejowego otrzymujący zgłoszenie o zdarzeniu.
- 56) **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.
- 57) **Ograniczenie ruchu:** zmniejszenie przepustowości szlaku lub stacji trwające powyżej 60 minut, jeżeli spowodowało opóźnienie pociągów.
- 58) **Dyżurny ruchu:** pracownik zarządcy infrastruktury bezpośrednio odpowiedzialny za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym i przyległych szlakach (odstępach).
- 59) **System zarządzania bezpieczeństwem:** organizacja i działania przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa.
- 60) **Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI):** informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem.
- 61) **Rozporządzenie z dnia 16 marca 2016 roku** - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.
- 62) **Punkt niebezpieczny** – ukres rozjazdu, ukres skrzyżowania torów, granicę przetaczania, koniec drogi ochronnej przebiegu lub inny punkt, uzasadniony warunkami miejscowymi, których przejechanie w trakcie danej jazdy może grozić kolizją pojazdu kolejowego lub wykołnieniem pojazdu kolejowego;

**Rozdział II**  
**ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU**  
**§ 3**  
**Zgłoszenie o zdarzeniu**

1. Pracownik kolejowy Alza Cargo, który zauważył, że może dojść do zdarzenia kolejowego, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik kolejowy Alza Cargo zobowiązany jest osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków:
  - a) dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury – w przypadku zdarzeń zaistniałych na obszarze działalności zarządcy infrastruktury, albo
  - b) użytkownikowi bocznic kolejowej – w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznic kolejowej.
3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierownik pociągu lub maszynista (albo ewentualnie inny pracownik kolejowy) zgłasza zdarzenie dyżurnemu ruchu na najbliższym posterunku ruchu zarządcy infrastruktury.
4. Zgłaszając zdarzenie, pracownik kolejowy powinien podać jego miejsce, czas, opis i skutki; brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

5. Dyspozytor Alza Cargo zobowiązany jest do zapisania informacji o zdarzeniu w Elektronicznym Rejestrze Zdarzeń, zgodnie z procedurą Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem AC.09.00. Identyfikacja, postępowanie i reagowanie na zdarzenia kolejowe.
6. Dyspozytor Alza Cargo, który został powiadomiony o zdarzeniu przez pracownika kolejowego, zobowiązany niezwłocznie jest do mailowego powiadomienia o zdarzeniu:
  1. Zarząd AC;
  2. Dyżurującego członka komisji wypadkowej;
  3. Przewodniczącego PKBWK;
  4. Oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia;
  5. Dyrektor Przewozów;
  6. Dyrektor Techniczny;
  7. Dyrektor Bezpieczeństwa;
  8. Pełnomocnik ds. SMS;
  9. Kierownik działu Przewozów;
  10. Doradca RID;
  11. Najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające oczeniu;
  12. Właściwe służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę infrastruktury krytycznej oraz obronność państwa – w przypadku zdarzeń mogących mieć charakter sabotażu, cyberataku, aktu terrorystycznego lub innego zagrożenia bezpieczeństwa państwa.

\* Email w formacie:

Data wpływu zgłoszenia Zdarzenia	Godz. wpływu zgłoszenia Zdarzenia	Zgłaszający	Forma zgłoszenia	Rodzaj Zdarzenia (opis)	Członek komisji z ramienia AC
22.11.2023	21:20:00	Jan Nowak	Telefon	IZ Wrocław, linia nr 752, godz. 22:00, szlak Wrocław Gądów - Wrocław Popowice Wp1 PZS, tor nr 1, kategoria przejazdu: Bez kategorii, Rozerwanie składu pociągu nr 674056/7 (Alza Cargo Sp. z o.o.) relacji Legnica - Koło , prowadzonego lok. 111E-016 . Naderwany hak w wagonie nr 84 51 5348 685-5 ( 20 wagon od czoła) . Analiza pociągu: (długość poc. 520 m, brutto poc. rozkładowe 2965 ton, rzeczywiste 2740 ton. Tor nr 1 szlaku Wrocław Gądów - Wrocław Popowice zamknięty od godz. 21:18 do godz. xx:xx. Pociąg połączono na torze nr 1, odjechał o godz. xx:xx. Powołano komisję miejscową.	Imię i nazwisko osoby wyznaczonej do komisji

#### § 4

##### Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia komisji, pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie, a w szczególności kierujący pojazdem kolejowym powinien:
  - 1) przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów (manewry). Jeżeli ruch nie może się odbywać, należy osłonić przeszkodę sygnałem „ stój”, a dla zbliżających się pociągów podawać sygnał „alarm” ,
  - 2) udzielić pierwszej pomocy rannym i unieruchomionym w wagonach,
  - 3) zapobiec powstaniu i szerzeniu się pożaru,
  - 4) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia,

- 5) zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunki i bagaże podróżnych.
2. Członkowie komisji, do czasu przybycia osoby, która przejmie kierownictwo akcji ratunkowej, obejmują kierownictwo akcji, jak również są zobowiązani:
  - 1) współdziałać z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielających pomocy poszkodowanym w zdarzeniu,
  - 2) sprawdzić wykonanie przez dyżurnego ruchu obowiązków wynikających z niniejszej instrukcji, a zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa ruchu pociągów,
  - 3) sprawdzić i dopilnować wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia,
  - 4) upewnić się o wykonaniu obowiązków przez osoby wymienione w ust. 2 niniejszego paragrafu, zwłaszcza w zakresie zabezpieczenia miejsca zdarzenia i sąsiednich torów,
  - 5) zabezpieczyć dokumentację związaną z ruchem pociągów, stanem infrastruktury, stanem pojazdów kolejowych, zebrać informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyny zdarzenia,
  - 6) współpracować z przedstawicielami zarządcy infrastruktury.
3. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
  - 1) niezwłocznie – jeśli występuje konieczność udzielenia pomocy ofiarom lub ograniczenia skutków zdarzenia,
  - 2) po uprzednim opisanie stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej – dla pozostałych przypadków.

## § 5

### Zawiadomienie o zdarzeniu

1. Zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia obowiązany jest zawiadomić pisemnie :
    - Przewodniczącego PKBWK,
    - Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
    - W zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo: prokuratura rejonowa, komenda Policji, jednostka Żandarmerii Wojskowej.
- Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.
2. Zawiadomienie o zdarzeniu, według wzoru określonego w Załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, powinno być przekazane niezwłocznie, nie później niż w pierwszym dniu roboczym następującym po dniu jego stwierdzenia."
  3. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji – należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne, powiadamiając o zmianach adresatów pierwotnego zawiadomienia.
  4. Jeżeli okoliczności i kategoria zdarzenia nie są jednoznaczne, w zawiadomieniu przewodniczący wspólnie z członkami komisji kolejowej ustala kategorię zdarzenia na „w trakcie ustalania”."
  5. W przypadku, gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało jego uwolnienie lub jeśli wystąpiło ryzyko nieuchronnej straty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska lub jeśli nastąpiła interwencja władz, Doradca RiD zgodnie z postanowieniami Instrukcji o przewozie towarów niebezpiecznych koleją ALZA-R4 sporządza „Raport o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych”.

## § 6

### Zatajenie zdarzenia

1. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia jest zabronione.
2. Kierownik jednostki organizacyjnej, który dowiedział się o zatajeniu lub próbie zatajenia zdarzenia, zobowiązany jest:
  - 1) zgłosić i zarejestrować zdarzenie zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji;
  - 2) powołać komisję kolejową;
  - 3) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajenia lub próby zatajenia zdarzenia.

**Rozdział III**  
**KOMISJA KOLEJOWA**

**§ 7**

**Zadanie komisji kolejowej**

1. Postępowanie w sprawach zdarzeń kolejowych prowadzi komisja kolejowa, zwana dalej komisją, której zadaniem jest ustalenie:
  - 1) okoliczności i przyczyny zdarzenia,
  - 2) szacunkowych rozmiarów strat z tego tytułu,
  - 3) wniosków zapobiegawczych.
2. Postępowanie w sprawie zdarzenia nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do pracodawcy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, w oparciu o ustalenia komisji.

**§ 8**

**Organ prowadzący postępowanie powypadkowe**

1. Stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów.
2. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku.
3. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie zmienionych warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności.
4. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu innego niż określony w ust. 3, o ile zaistniały okoliczności uzasadniające podjęcie takiego postępowania.
5. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o których mowa w ust. 3, przewodniczący Komisji Badania Wypadków Kolejowych podejmuje nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia.
6. Postępowanie w sprawach wypadków i incydentów prowadzi komisja kolejowa z zastrzeżeniem ust. 3 i 4.
7. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe prowadzi Prezes UTK na mocy art. 13 Ustawy o transporcie kolejowym.
8. W przypadku podjęcia postępowania w sprawie wypadku lub incydentu przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.

**§ 9**

**Osoby upoważnione do udziału w pracach komisji kolejowych**

1. Zarząd Alza Cargo w drodze uchwały powołuje osoby upoważnione do udziału w pracach komisji kolejowej.
2. W pracach komisji kolejowych powołanych na okoliczność zdarzenia kolejowego związanego z przewozem towarów niebezpiecznych bierze udział uprawniony doradca ds. bezpieczeństwa przewozów koleją towarów niebezpiecznych Alza Cargo oraz zarządcy infrastruktury.

3. Do komisji kolejowej należy wyznaczać pracowników o odpowiednich kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym.
4. Pracownicy wyznaczeni do udziału w pracach komisji kolejowej powinni uczestniczyć w szkoleniach doskonalących dla członków komisji kolejowych nie rzadziej niż raz na trzy lata.
5. Wykaz osób powołanych do udziału w pracach komisji kolejowej (ich nazwiska, imiona, adresy zamieszkania oraz numery telefonów) musi posiadać Kierownik odpowiedzialny za obszar przewozów oraz Dyspozytor AC.

## **§ 10**

### **Wyznaczanie składu komisji kolejowej do postępowania w sprawie zdarzenia kolejowego**

1. Kierownik odpowiedzialny za obszar przewozów lub Dyspozytor AC po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu kolejowym niezwłocznie powiadamia pracownika przewidzianego do udziału w pracach komisji kolejowych, zgodnie z planem dyżurów członków komisji i przekazuje najistotniejsze szczegóły związane ze zdarzeniem.
2. Pracownicy Alza Cargo kierowani do udziału w pracach komisji kolejowej muszą posiadać kompetencje odpowiednie do okoliczności zaistniałego zdarzenia.
3. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do składu komisji kolejowej osobę spoza wykazu, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia.
4. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
5. Niestawienie się wyznaczonego członka komisji, w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji, nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.
6. Członkiem komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu nie może być pracownik mający bezpośredni związek z powstaniem wypadku.
7. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie prowadzenia postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
8. O zmianie, o której mowa w ust. 7 informuje się:
  - a) Członków komisji kolejowej,
  - b) Prezesa UTK,
  - c) Przewodniczącego PKBWK.

## **§ 11**

### **Kierowanie pracami komisji kolejowej**

1. Komisja prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym przeprowadzeniem postępowania.
2. Przewodniczącego komisji kolejowej powołuje pisemnie kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury albo użytkownika bocznic kolejowej, właściwej dla miejsca zdarzenia, spośród członków komisji.
3. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej, o której mowa w ust. 2.

4. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych może dla każdego rodzaju zdarzenia wyznaczyć na przewodniczącego komisji kolejowej członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
5. O przebiegu prac komisji kolejowej informacji stronom trzecim udziela przewodniczący komisji lub osoba przez niego wyznaczona.

## **§ 12**

### **Uprawnienia i obowiązki komisji kolejowej**

1. Komisja kolejowa ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny zdarzenia, określa szacunkowo rozmiary strat z tytułu zdarzenia oraz określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Komisja kolejowa ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia może, w szczególności:
  - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku,
  - 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wyciągi i odpisy do akt postępowania,
  - 3) wysłuchiwać osoby mające związek ze sprawami objętymi postępowaniem, protokolarnie zgodnie z załącznikiem nr 11 do niniejszej instrukcji,
  - 4) przeprowadzać lub żądać przeprowadzenia konfrontacji, wizji lokalnych lub ekspertyz,
  - 5) żądać od związanych z wypadkiem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania i przygotowaniu oraz dostarczeniu potrzebnych materiałów i ekspertyz,
  - 6) wnioskować o powierzenie pracownikowi kolejowemu związanemu ze zdarzeniem innej pracy, niż dotychczasowa wykonywana, w przypadku stwierdzenia nie wywiązywania się z dotychczasowych obowiązków pracowniczych.
3. Z czynności, o których mowa w ust 1 i 2, należy sporządzić protokół podpisany przez przeprowadzających te czynności.
4. Zastrzeżenia i uwagi członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania należy odnotować w protokole.
5. Komisja kolejowa może wnioskować wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do obiektu podlegającego ekspertyzie lub zarządca infrastruktury kolejowej w miejscu zdarzenia, jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych, budowli kolejowych i urządzeń kolejowych przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego. Ekspertyzę wykonują jednostki badawcze określone w we właściwym rozporządzeniu.
6. Przewodniczący z własnej inicjatywy lub na wniosek członków komisji wyznacza miejsce przeprowadzania badania i pomiarów taboru kolejowego.
7. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej lub elektronicznej w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w trakcie prowadzonego postępowania.

## **§ 13**

### **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, wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych,
  - 2) Policją i prokuraturą w zakresie zbierania materiałów dowodowych,
  - 3) Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Urzędem Transportu Kolejowego w zakresie prowadzenia postępowania.



2. Komisja kolejowa dla ustalenia stanu trzeźwości albo sprawdzenia podejrzenia zażycia środków odurzających przez osoby związane ze zdarzeniem zwraca się w razie potrzeby o pomoc do Straży Ochrony Kolei, Policji lub jednostek służby zdrowia w przeprowadzeniu badań.
3. Komisja kolejowa jest obowiązana udostępniać zebrane materiały i dokumenty Policji, Prokuraturze oraz sądom. W razie konieczności przekazania materiałów lub dokumentów, należy uprzednio sporządzić i zachować uwierzytelnione odpisy.

## **Rozdział IV BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA**

### **§ 14**

#### **Podjęcie prac przez komisję**

1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie powinna niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.
2. W uzasadnionych przypadkach (za wyjątkiem zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy), 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 postojowej lub stacji docelowej pociągu, 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 wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury.
3. Rodzaj i zakres czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposób prowadzenia postępowania określa przewodniczący komisji z inicjatywy własnej lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji kolejowej.
4. Komisja kolejowa powinna wykonać możliwie największą liczbę badań na miejscu i w dniu zaistnienia zdarzenia, w tym bezwzględnie te badania i oględziny, których wykonanie w późniejszym terminie nie będzie możliwe.
5. Przedstawiciel zarządcy infrastruktury jest zobowiązany udostępnić dla potrzeb komisji pomieszczenie oraz niezbędne środki łączności i materiały biurowe.

### **§ 15**

#### **Czynności komisji na miejscu zdarzenia**

1. Na miejscu zdarzenia, w zależności od potrzeb, komisja dokonuje:
  - 1) oceny strat powstałych wskutek zdarzenia oraz liczby osób poszkodowanych,
  - 2) oceny ogólnej stanu psychicznego i fizycznego pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia,
  - 3) sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia,
  - 4) czynności związane z badaniami stanu trzeźwości osób, które mogły przyczynić się do powstania zdarzenia,
  - 5) opisu miejsca zdarzenia ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem oraz stanu i położenia pojazdów kolejowych po zdarzeniu, a także stanu połączenia pojazdów,
  - 6) ustalenia przy zdarzeniach na przejazdach kolejowych:
    - a) czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany od strony toru i od strony drogi,
    - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
    - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i była obecna na stanowisku pracy,
    - d) stanu widoczności pociągu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu,
    - e) warunków obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym,

- f) stanu nawierzchni drogi, dojazdów do przejazdu w poziomie szyn i nawierzchni na przejeździe,
  - 7) sprawdzenia zapisów w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu. Dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania,
  - 8) odczytania przez wyznaczonego przez komisję pracownika jednostki organizacyjnej użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji, zapisów urządzeń rejestrujących. W szczególności należy dokonać odczytów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, rejestrujących: stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy,
  - 9) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, ich widzialność jak również stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych,
  - 10) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, prawidłowości działania blokady liniowej, systemu hamowania pojazdów kolejowych, urządzeń łączności, w szczególności radiolączności pociągowej,
  - 11) badania stanu nawierzchni kolejowej w stanie statycznym i pod obciążeniem odpowiadającym obciążeniu w chwili zdarzenia; oceny takiej dokonuje się w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ zdarzeniu, w chwili zdarzenia oraz drogi przebiegu pojazdu kolejowego przed miejscem zdarzenia,
  - 12) pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia mierząc wstępnie parametry geometryczne zestawów kołowych pojazdu, stan i położenie maźnic oraz widel maźniczych i resorów,
  - 13) określenia rodzaju przesyłki, sposobu jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcy przesyłki oraz ewentualnej obecności konwojenta w przypadku przewozu towarów,
  - 14) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia.
2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja może żądać od przewoźnika ustalenia stanu hamulców w pociągu, według wzoru określonego w załączniku nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.
  3. Komisja sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia, stanowiącą załącznik do protokołu oględzin.

## § 16

### Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia

1. Badając okoliczności zdarzenia, w zależności od potrzeb, należy w szczególności dokonać:
  - 1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia. W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości pracownika w czasie pracy, należy poddać go badaniu na zawartość alkoholu w organizmie. Badaniu na zawartość alkoholu w organizmie należy poddać również pracowników mających związek z powstałym zdarzeniem. Komisja 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 spowodowania zdarzenia, oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie, podlegają kontrolnemu badaniu profilaktycznemu. Badania przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę. Pracownicy ci podlegają również powypadkowym badaniom psychologicznym wykonywanym w Samodzielnej Pracowni Psychologii Pracy Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej. Wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt postępowania,
  - 2) ustalenia zapisów:
    - a) w dokumentach (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, kartach rozrządowych, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych,

dziennikach pracy drózników przejazdowych, raportach z jazdy, na taśmach rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),

b) wydrukach z rejestru urządzeń przytorowych rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych,

c) nagrań rozmów (rejestratory rozmów radiotelefonicznych),

d) urządzeń rejestrujących stan sterowania ruchem kolejowym (srk) i czynności dyżurnego ruchu.

Dokumenty istotne dla zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów postępowania.

- 3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, a także ich widzialność, osygnalizowanie pociągów,
- 4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym,
- 5) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, kłódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania samoczynnej blokady liniowej (sbl), samoczynnego hamowania pociągu (shp), urządzeń łączności, a w szczególności radiolączności pociągowej.

W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego zdarzenia mogło być wadliwe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji zarządza badanie rozszerzone – w protokole z badań należy odnotować rodzaj i klasę przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary. Szczegółowy zakres czynności i urządzeń podlegających badaniu określono w „Wytycznych badania urządzeń sterowania ruchem po wypadku kolejowym”,

- 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 wyjaśnienie ewentualnej przyczyny niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsce i wyniki ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja sporządza protokół według wzoru stanowiącego załącznik nr 3 do niniejszej instrukcji,
- 8) badania nawierzchni, podtorza i podłoża, w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami,
- 9) 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 co 2,5 m na łukach o  $R \leq 300$  m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru,
- 10) pomiaru szerokości i przechyłki toru (pod obciążeniem statycznym) w miejscu wykolejenia oraz na długości nie mniejszej niż 50 m przed i 20 m za miejscem wykolejenia, w odstępach co 5 m na prostych i 2,5 m na łukach o  $R \leq 300$  m, oraz na bazie wykolejonego pojazdu kolejowego i wózka pojazdu kolejowego,
- 11) pomiaru krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m,
- 12) w przypadku podejrzenia wybożenia toru:
  - a) bezстыkowego – pomiaru przemieszczeń toru w stosunku do punktów stałych, temperatury powietrza i szyn, wielkości strzałki i długości fali wybożenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru,
  - b) klasycznego – pomiaru wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wybożenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru,
- 13) w przypadku wykolejenia na rozjeździe lub skrzyżowaniu torów w jednym poziomie:
  - a) opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe, na którym doszło do wypadku, położenia zwrotnic sprzężonych, wykolejnic,
  - b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrozdnic,
  - c) pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie oraz odpowiednie badania techniczne określone w „Instrukcji

o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów” odnoszące 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 odstępach co 5 m na prostych i co 2,5 m na łukach o  $R \leq 300$  m, oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej,
- 14) pomiarów i badań pojazdu kolejowego z napędem. Ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, powinny odbywać się w trzech miejscach:
- a) na miejscu zdarzenia – należy mierzyć wstępnie parametry geometryczne zestawów kołowych (wysokości obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża), wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni tocznej kół, wielkość ewentualnego wypływu materiału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, stan i położenie maźnic oraz widel maźniczych i resorów,
  - b) na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania,
  - c) na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia.

Zakres pomiarów powinien być zgodny z 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 pojazdu. W razie potrzeby pojazd kolejowy z napędem należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym,

- 15) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w instrukcji ALZA – W3 Instrukcja o zasadach utrzymania wagonów towarowych.
- a) wstępnie na miejscu zdarzenia:
    - i. ustalenia terminu i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
    - ii. ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, ciągłowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
    - iii. pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokość obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,
    - iv. 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:
    - i. wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
    - ii. sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
    - iii. pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu a wózkiem wagonowym,
    - iv. pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
    - v. pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami,
- 16) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach zmierzyć odległość zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów niewykolejonych od główki szyny uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru,
- 17) jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół wagonu na szynę dokonać pomiaru rzeczywistego nacisku kół podczas zważenia wagonu z rzeczywistym ładunkiem,
- 18) ustalenia, czy pociąg nie przekroczył największej dozwolonej prędkości określonej rozkładem jazdy, nakazanej sygnalizatorami i wskaźnikami, względnie poleceniami wydanymi doraźnie w formie pisemnej oraz czy posiadał wymaganą masę hamującą,
- 19) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skrzywienia wagonów,

- 20) ustalenia:
- a) czy przejazd kolejowy był należyście zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru jak i od strony drogi,
  - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
  - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i czy była obecna na stanowisku,
  - d) czy jest zachowana widoczność pociągu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu oraz czy są zachowane warunki obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym (przejrzystości szyb bocznych kabiny kierowcy, włączone radio, uchylona szyba itp.),
  - e) stanu jezdni, drogi, pomostu, przejazdu w poziomie szyn,
- 21) ustalenia w razie pożaru w wagonie, na którym miejscu od lokomotywy, wagonu ogrzewczego lub wagonu z samodzielnym ogrzewaniem znajdował się wagon, jego rodzaj, ładunek, sposób opakowania i zabezpieczenia ładunku, nadawcę ładunku oraz ewentualną obecność konwojenta,
- 22) ustalenia w razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, ustalenia odległości od toru, kierunku w którym przemieszczał się pożar (od czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru,
- 23) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia,
- 24) określenia rozmiaru szkód powstałych wskutek zdarzenia (pożaru),
- 25) odczytania rozmów z urządzeń rejestrujących oraz sporządzić protokół z zarejestrowanych rozmów.
2. Do przeprowadzania oceny stanu technicznego obiektów budowlanych, w tym nawierzchni, podtorza i podłoża upoważnione są wyłącznie osoby posiadające stosowne uprawnienia budowlane. 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 użytkującego pojazd kolejowy, posiadający określone przez użytkownika kompetencje i niezbędne oprzyrządowanie w przypadku rejestratora elektronicznego.
4. Sekcja eksploatacji zarządcy infrastruktury, przy udziale komisji kolejowej, na podstawie wyników oględzin i dokonanych pomiarów zobowiązana jest sporządzić szkic miejsca zdarzenia.
5. Na szkicu tym należy wskazać z podaniem kilometrażu dane istotne dla zdarzenia, a mianowicie: układ i numery torów w rejonie zdarzenia, usytuowanie, oznaczenie i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie i oznaczenie nastawni i innych posterunków ruchu, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem jego kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
6. Szkice dotyczące wyników pomiaru pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić pracownicy dokonujący tych pomiarów przy udziale komisji kolejowej.
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 lub szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.
8. Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że zdarzenie zostało spowodowane wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki, to należy sporządzić zdjęcie fotograficzne lub szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym te niewłaściwości polegały, np.:
- 1) przy stwierdzeniu nierównomiernego rozmieszczenia ładunku na wagonie należy dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń,
  - 2) przy stwierdzeniu niewłaściwego zabezpieczenia ładunku wykazać niewłaściwość zastosowanych środków do zabezpieczenia ładunku (np. drut o średnicy 3 mm zamiast o średnicy 6 mm, podkładki

okrągłe zamiast prostokątnych lub kwadratowych, wiązadła z drutu złożone z nieparzystej liczby nitek zamiast parzystej, gwoździe wbite ukośnie zamiast prostopadle).

- 3) Wagony ładowne, co do których istnieje podejrzenie, że sposób ich załadowania mógł być przyczyną zdarzenia, nie powinny być przemieszczane przed dokonaniem oględzin przez przedstawiciela przewoźnika.
9. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po zdarzeniu badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury lub przewoźnika.
10. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej samodzielnie lub na wniosek członka komisji może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 9, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia.

## **§ 17**

### **Protokół oględzin miejsca zdarzenia**

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu zdarzenia komisja sporządza odpowiednio protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu lub protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe, którego wzory określają odpowiednio Załącznik nr 3 i Załącznik nr 4 do Rozporządzenia z dnia 16 marca 2016 r.
2. Komisja właściwa dla zdarzenia sporządza pisemną ocenę wykonanych badań.
3. Jeżeli komisja kolejowa nie mogła ustalić przyczyn zdarzenia, w protokołach, o których mowa w ust. 1, w części dotyczącej przyczyny bezpośredniej, należy wpisać „przyczyna ustalana”.
4. W protokole należy odnotować obecność osób z innych instytucji, nie będących członkami komisji, biorących udział w oględzinach miejsca zdarzenia.
5. W protokołach, o których mowa w ust. 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która jednocześnie pełni funkcję przewodniczącego komisji.
6. Do protokołów oględzin, o których mowa w ust. 1 załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.

## **§ 18**

### **Wstępna analiza zdarzenia kolejowego**

1. Komisja kolejowa na podstawie zebranego w wyniku oględzin i badań na miejscu zdarzenia materiału dowodowego dokonuje wstępnej analizy zdarzenia i ustala protokolarnie plan prowadzenia dalszego postępowania, a w szczególności:
  - 1) plan przesłuchań pracowników kolejowych, pasażerów mających związek ze zdarzeniem lub osób nie uprawnionych do przebywania na obszarze kolejowym, mających wiadomości o zdarzeniu,
  - 2) formułuje wstępną hipotezę przyczyn zdarzenia, wskazując ewentualne przyczyny, które należy wykluczyć,
  - 3) plan czynności, jakie należy przedsięwziąć dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności zdarzenia, w tym wykonania badań poza miejscem zdarzenia.
2. Komisja może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce macierzystej jak również o dostarczenie materiałów lub wykonania innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
3. W razie potrzeby komisja powinna dokonać:

- 1) wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu zdarzenia, przy uwzględnieniu warunków terenowych, w jakich miało miejsce zdarzenie. Wizji lokalnej należy dokonywać w warunkach podobnych do tych, w których powstało zdarzenie. Należy więc przy tym uwzględnić porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie pojazdów kolejowych itp.
  - 2) oględzin urządzeń mających związek z wypadkiem dla zbadania i wyjaśnienia okoliczności mających wpływ na powstanie lub przebieg zdarzenia,
  - 3) prób lub doświadczeń potrzebnych do wyświetlenia niektórych okoliczności istotnych dla sprawy. Czynności te mogą być zlecone innym osobom, zwłaszcza jeżeli wymagają one odpowiednich kwalifikacji osób, które mają wykonywać te czynności.
  - 4) Ekspertyz celem szczegółowego zbadania przedmiotu, dokonania jego pomiarów, zbadania układu mechanizmu w miejscach niedostępnych, określenia składu chemicznego itp.,
  - 5) Zaleca się przy wizji lokalnej, oględzinach urządzeń oraz przy przeprowadzaniu niektórych prób używać kamery lub aparatu fotograficznego,
4. Z wykonanych czynności powinien być sporządzony protokół, ustalający wynik wykonanych czynności, a więc stwierdzenie stanu faktycznego oraz wnioski co do wpływu tego stanu na zdarzenie, a także inne spostrzeżenia i uwagi.

#### **§ 19**

##### **Karta uszkodzonego**

1. Jeżeli zachodzi konieczność dla każdej osoby uszkodzonej w wypadku należy sporządzić „Kartę uszkodzonego w wypadku kolejowym”
2. Kartę uszkodzonego wypełnia i przesyła komisji w celu dołączenia do akt postępowania:
  - a) przedstawiciel Alza Cargo Sp. z o.o. dla uszkodzonego pracownika znajdującego się na pojeździe kolejowym,
  - b) przedstawiciel Zarządcy Infrastruktury kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia – dla pozostałych uszkodzonych.

#### **Rozdział V**

### **USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA**

#### **§ 20**

##### **Ustalenia końcowe**

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja dokonuje analizy końcowej ustalając:
  - 1) przyczyny zdarzenia,
  - 2) końcową kwalifikację przyczyn zdarzenia i jego kategorię,
  - 3) wnioski zapobiegawcze.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 5 do Rozporządzenia z dnia 16 marca 2016r.
3. 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 i systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
4. Podczas ustalania przyczyn zdarzenia należy uwzględnić w szczególności:

- 1) nieprawidłowości w instrukcjach i regulaminach,
- 2) niewłaściwe metody pracy,
- 3) nieprawidłowości organizacyjne, 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, regulaminów – wskutek ich nieznamomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, spożycia alkoholu, przemęczenia itp.),
- 8) nieodpowiednie dla danego stanowiska cechy osobowe pracownika (stan intelektualny, cechy charakteru, niewydolność fizyczną lub psychiczną itp.),
- 9) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym, chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi na przejeździe itp.),
- 10) uchybienia w zakresie nieprawidłowego załadunku, niewłaściwego opakowania lub umocowania ładunku,
- 11) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,
- 12) zła wola (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa),
- 13) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry itp.),
- 14) nagły zgon.

## **§ 21**

### **Wnioski zapobiegawcze**

1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 20, komisja wypracowuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu wykluczenie lub ograniczenie możliwości powstawania w przyszłości przyczyn, które doprowadziły do zdarzenia.
2. Wnioski zapobiegawcze, w zależności od ustaleń komisji kolejowej, należy sformułować w następującym zakresie:
  - 1) zmian w obowiązujących regulacjach prawnych,
  - 2) zmian w systemie organizacji pracy,
  - 3) zmian systemu nadzoru lub intensyfikacja nadzoru,
  - 4) zmian systemu szkoleń,
  - 5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych ze zdarzeniem,
  - 6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach zdarzeniu,
  - 7) usunięcia nieprawidłowości w regulaminach i instrukcjach,
  - 8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej,
  - 9) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych,
  - 10) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych,
  - 11) propozycji niezbędnych napraw lub inwestycji.
3. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, na podstawie analizy aktu postępowania, może podjąć decyzję o rozszerzeniu zastosowania środków zapobiegawczych.

## **§ 22**

### **Ustalenie strat**

1. Komisja kolejowa, na podstawie dostarczonych dokumentów, rejestruje i ocenia 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 w przypadku ofiar śmiertelnych lub obrażeń pracowników kolejowych lub osób nieuprawnionych do przebywania na obszarze kolejowym,



- 5) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności pracowników kolejowych lub osób nie uprawnionych do przebywania na obszarze kolejowym,
  - 6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu,
  - 7) rekompensat za szkody dla środowiska,
  - 8) kosztu opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych i utraty przyszłych przychodów,
  - 9) kosztu postępowania powypadkowego.
2. Kolejowe jednostki organizacyjne są zobowiązane do przedstawienia w ciągu 15 dni po dniu zdarzenia dokumentów określających rodzaj i szacunkową wysokość poniesionych strat związanych ze zdarzeniem.
  3. Komisja ma prawo zwrócić się do stron trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w zdarzeniu straty.

### § 23

#### Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór stanowi Załącznik nr 6 do Rozporządzenia z dnia 16 marca 2016 roku.
2. „Protokół ustaleń końcowych” winien zawierać:
  - 1) skład komisji,
  - 2) opis stanu faktycznego miejsca zdarzenia stwierdzony przez komisję kolejową, w tym:
    - a) opis zdarzenia, z podaniem daty, dokładnego czasu i miejsca,
    - b) opis zdarzenia według następujących danych:
      - i. pracownicy kolejowi, podwykonawcy biorący w nim udział oraz inne osoby i świadkowie,
      - ii. pociągi i ich skład, ładunek (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdy kolejowe biorące udział w zdarzeniu,
      - iii. infrastruktura kolejowa i system sygnalizacji, w szczególności typy nawierzchni, rozjazdów, urządzeń, sygnalizacji,
      - iv. stosowane środki łączności radiowej i telefonicznej,
      - v. prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie,
      - vi. uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy,
      - vii. uruchomienie służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy i Policji, kolejne etapy akcji ratunkowej,
    - c) zabici, ciężko ranni, ranni i straty, w tym:
      - i. pracownicy kolejowi łącznie z podwykonawcami, użytkownicy przejazdów kolejowych, osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym oraz inni,
      - ii. ładunki i szkody eksploatacyjne,
      - iii. pojazdy kolejowe, infrastruktura i środowisko,
    - d) warunki zewnętrzne, w tym warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie zdarzenia;
  - 3) opis:
    - a) systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju zdarzenia i obowiązujących procedur, w tym:
      - i. organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń,
      - ii. wymagań wobec pracowników kolejowych i ich egzekwowania (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne),
      - iii. procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyników,
      - iv. obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w zdarzeniu,
    - b) przeprowadzonych przesłuchań, z uwzględnieniem ochrony danych osobowych:
      - i. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami,
      - ii. świadków,

- c) stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:
    - i. systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych,
    - ii. toru na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia, zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu,
    - iii. pozostałej infrastruktury kolejowej,
    - iv. urządzeń łączności,
    - v. pojazdów kolejowych, z uwzględnieniem zapisów z automatycznych rejestratorów danych,
  - d) dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
    - i. środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji,
    - ii. wymiany komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów,
    - iii. środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia,
  - e) organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
    - i. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu,
    - ii. stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia,
    - iii. warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem,
    - iv. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy;
- 4) analizę i wnioski, w tym:
    - a) odniesienie do wcześniejszych zdarzeń zaistniałych w podobnych okolicznościach,
    - b) ustalenia komisji w zakresie przebiegu zdarzenia w oparciu o stan faktyczny wymieniony w pkt 2,
    - c) określenie przyczyn zdarzenia,
    - d) ustalenie kategorii zdarzenia zgodnie z załącznikiem nr 7 do niniejszej instrukcji,
    - e) wskazanie innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania niemających znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia;
  - 5) zastosowane przez komisję operatywnie środki zapobiegawcze;
  - 6) zalecenia i wnioski zmierzające do zapobieżenia powstawaniu zdarzeń w przyszłości lub ograniczenia ich skutków.
3. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej odnotowując datę złożenia podpisu. Numer protokołu nadaje przewodniczący komisji.
  4. Protokół ustaleń końcowych albo jego kopię komisja kolejowa udostępnia:
    - 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania zaleceń i wniosków zapobiegawczych - niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
    - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
    - 3) właściwej miejscowo komendzie Policji - jeśli zachodzi taka konieczność;
    - 4) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej - jeśli zachodzi taka konieczność.

## § 24

### Postępowanie w sprawach spornych

1. Członek komisji, który ma zastrzeżenia do przebiegu postępowania, zebranych dowodów i materiałów, oceny i interpretacji wyników badań oraz proponowanego ustalenia przyczyn zdarzenia ma prawo do przedstawienia swojego stanowiska do przewodniczącego komisji.
2. Zastrzeżenie należy złożyć pisemnie w trakcie lub niezwłocznie po zakończeniu danego etapu postępowania, podając uzasadnienie wskazujące naruszenie przepisów lub regulaminów.

3. Komisja niezwłocznie, w pełnym składzie, rozpatruje wniesione zastrzeżenie i sporządza protokół z przyjętych rozstrzygnięć lub ustaleń.
4. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyny zdarzenia, przewodniczący komisji informuje pisemnie o tym nadzorującego postępowanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego .
5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może wystąpić z wnioskiem do Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych o przeprowadzenie postępowania w sprawie wypadku lub incydentu.

#### **§ 25**

##### **Termin zakończenia postępowania**

1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia zdarzenia.
2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
3. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może przedłużyć termin zakończenia postępowania.

#### **Rozdział VI**

#### **CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA**

#### **§ 26**

##### **Akta postępowania**

1. Akta postępowania powinny zawierać:
  - 1) zawiadomienie o zdarzeniu,
  - 2) Protokół oględzin miejsca zdarzenia kolejowego (załącznik nr 4 lub załącznik nr 5),
  - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów z miejsca zdarzenia (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku),
  - 4) opis stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru,
  - 5) Protokoły ustalenia stanu hamulców w pociągu (zał. nr 3), dokonanej wizji lokalnej, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz,
  - 6) plany działań komisji,
  - 7) karty badania uszkodzonych w zdarzeniu kolejowym,
  - 8) dokumenty mające istotne znaczenie dowodowe dla danego zdarzenia (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami szczególnymi, karty próby hamulca, taśmy prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.),
  - 9) wyciąg z dokumentów: z dzienników ruchu, książek ostrzeżeń doraźnych, z książek kontroli urządzeń sterowania ruchem, z dzienników oględzin rozjazdów itp.,
  - 10) odpis metryki przejazdu,
  - 11) ekspertyzy, wyniki badań, opinie biegłych rzeczoznawców i instytucji badawczych, protokoły z wizji lokalnych,
  - 12) 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),
  - 13) protokoły wysłuchań przesłuchań pracowników kolejowych i innych osób (załącznik nr 9 ),
  - 14) „Protokół ustaleń końcowych”,
  - 15) zawiadomienia o realizacji zaleceń, względnie podjęciu właściwej działalności celem wykonania zaleceń, których realizacja wymaga dłuższego czasu.

2. Akta postępowania winny zawierać tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem. Należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości obszernych druków i w miarę możliwości należy je redukować, wykonując potrzebne wyciągi i zestawienia.
3. Akta zakończonego postępowania wraz z odpisami wydanych w sprawie decyzji oraz wysłanych pism i zawiadomień należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować. Akta powinny posiadać stronę tytułową wg wzoru stanowiącego załącznik nr 8 do niniejszej instrukcji, być zszyte i zawierać spis treści. Akta o dużej objętości mogą być zszyte w tomy oznaczone kolejną numeracją z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby. Akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej właściwego szczebla, zgodnie z odrębnymi przepisami o archiwizowaniu.
4. W przypadku konieczności przesłania akt dochodzenia do innej komórki organizacyjnej, jednostki organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w postępowaniu powypadkowym lub organom ścigania i sądowym, przesyłający powinien uprzednio pozostawić u siebie uwierzytelniony odpis „Protokół ustaleń końcowych z postępowania, z odnotowaną datą przesłania akt i wskazaniem adresata.

## **§ 27**

### **Wykonanie wniosków zapobiegawczych**

1. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:
  - 1) natychmiast, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
  - 2) zgodnie z terminami wynikającymi z podjętych działań korygujących/zapobiegawczych do określonych wniosków zapobiegawczych w „Protokole ustaleń końcowych”.
2. Dyrektor odpowiedzialny za obszar przewozów oraz kierownicy odpowiednich komórek organizacyjnych Alza Cargo odpowiadają za realizację wniosków zapobiegawczych.

## **Rozdział VI**

### **SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE**

## **§ 28**

### **Postępowanie w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznych**

1. Pracownik kolejowy Alza Cargo, który zauważył jakiegokolwiek wydarzenie kolejowe, powinien:
  - 1) podjąć działania zmierzające do ograniczenia skutków i potencjalnych zagrożeń wynikających z zauważonego wydarzenia;
  - 2) niezwłocznie zgłosić zauważone wydarzenie dyżurnemu ruchu na najbliższym posterunku ruchu zarządcy infrastruktury, a jeżeli jest to niemożliwe, innemu pracownikowi posterunku technicznego zarządcy infrastruktury, który powinien niezwłocznie przekazać dyżurnemu ruchu treść otrzymanego zgłoszenia.
2. Zgłaszający wydarzenie kolejowe powinien podać miejsce, czas, zwięzły opis wydarzenia, potencjalne zagrożenia oraz podjęte działania.
3. W przypadku stwierdzenia, że zgłoszone zdarzenie kolejowe nie nosi znamion poważnego wypadku, wypadku ani incydentu, dyspozytor w zakładzie linii kolejowych zobowiązany jest:
  - a. przekazać informację o wystąpieniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej zainteresowanym dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tym wydarzeniu albo będą ich dotyczyły jego skutki w zakresie realizacji przewozów;
  - b. wezwać, stosownie do potrzeb, jednostki naprawcze lub ratownictwa technicznego;

- c. w uzgodnieniu z dyspozytorami innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tym wydarzeniu, ocenić, czy spełnia ono kryteria sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
  - d. Zarejestrować wydarzenie w (dotyczy wszystkich wydarzeń kolejowych) w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE).
4. Sytuacje potencjalnie niebezpieczne mogą stanowić w szczególności:
- 1) niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez pracowników kolejowych;
  - 2) kradzież, uszkodzenie lub wadliwe działanie elementów infrastruktury kolejowej;
  - 3) uszkodzenie pojazdów kolejowych powodujące konieczność ich naprawy, wymiany lub wyłączenia, w tym defekty i naprawy pojazdów trakcyjnych;
  - 4) uszkodzenia sieci jezdnej, w tym zależne od elektrycznych pojazdów trakcyjnych i ich obsługi (przepalenia przewodu jezdnego podczas rozruchu, dopychania lokomotywą celem sprzęgnięcia składu itp.);
  - 5) pożar na obszarze kolejowym;
  - 6) kradzieże i dewastacje elementów infrastruktury kolejowej, budowli oraz urządzeń, w tym urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym, a także nieuprawniona ingerencja w te urządzenia;
  - 7) złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne działania, np. napady na ludzi lub pojazdy kolejowe, włamania do budynków, obrzucenie kamieniami obiektów lub pojazdów kolejowych (niestanowiące zagrożenia dla życia lub zdrowia prowadzącego pojazd kolejowy);
  - 8) inne wydarzenia, w tym wywołane zjawiskami atmosferycznymi, takimi jak: powódź, huragany, intensywne opady, oblodzenia, silne oszronienia itp.;
  - 9) usterki w taborze stwierdzone podczas postoju pociągu;
  - 10) usterki i stany awaryjne w taborze stwierdzone podczas jazdy pociągu ( DSAT )
  - 11) Szczegółową klasyfikację przyczyn sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i ich kategorie określone są wg. instrukcji Zarządców Infrastruktury np. PKP PLK SA – Ir9.
5. W przypadku zakwalifikowania zaistniałego zdarzenia kolejowego jako sytuację potencjalnie niebezpieczną, naczelnik Sekcji Eksploatacji PKP PLK podejmuje decyzję:
- 1) W przypadku, gdy przyczyna powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej jest znana i nie budzi wątpliwości, a obowiązujące instrukcje użytkownika boczniccy lub przewoźnika kolejowego, lub procedury ECM określają tryb postępowania w zaistniałej sytuacji, nie wszczyna się dodatkowych czynności związanych z badaniem tej sytuacji, ( kategorie np. D70, D71, D82 ); z zaistniałej sytuacji upoważniony pracownik działu taboru, prowadzi dokumentację (wpis w rejestrze zdarzeń, notatka, wydruk SID, monit do załadowcy lub ECM), dopuszcza się formę elektroniczną.
  - 2) w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, których przyczyny lub skutki nie są jednoznaczne, a mogą mieć związek z działalnością PKP PLK S.A., Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych, zarządza wszczęcie jednoosobowego lub komisyjnego postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, określając pisemnie:
    - a) szczebel, na którym prowadzone ma być postępowanie (sekcja eksploatacji lub zakład linii kolejowych)
    - b) przedstawiciela PKP PLK S.A. prowadzącego postępowanie jednoosobowo lub członków komisji badającej sytuację potencjalnie niebezpieczną z ramienia PKP PLK S.A. oraz przewodniczącego tej komisji, którym może być przedstawiciel PKP PLK S.A. lub innej jednostki organizacyjnej (podmiotu) biorącej udział w transporcie kolejowym,

c) przedstawicieli innych jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym właściwych dla miejsca i okoliczności sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub innych podmiotów mających związek z zaistniałą sytuacją, którzy winni brać udział w postępowaniu, gdyż mogą przyczynić się do wyjaśnienia okoliczności jej powstania.

Wezwanie przedstawicieli, o których mowa powyżej, do prac w komisji badającej sytuację potencjalnie niebezpieczną kieruje do zainteresowanych Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych lub osoba przez niego upoważniona.

6. Wyznaczony pracownik lub powołana komisja zobowiązana jest do dokonania oględzin miejsca sytuacji potencjalnie niebezpiecznej i sporządzenia na tę okoliczność notatki, którą należy dołączyć do sprawozdania końcowego.
7. Notatka, o której mowa w ust. 6, powinna zawierać:
  - 1) datę, godzinę i miejsce powstałego zdarzenia potencjalnie niebezpiecznego;
  - 2) skład komisji lub imię, nazwisko i stanowisko prowadzącego postępowanie wyjaśniające;
  - 3) krótki opis zdarzenia potencjalnie niebezpiecznego;
  - 4) prawdopodobną lub ustaloną przyczynę i kategorię zdarzenia potencjalnie niebezpiecznego;
  - 5) warunki zewnętrzne, w tym warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie zdarzenia potencjalnie niebezpiecznego (temperatura, stan pogody, zjawiska oszronienia lub oblodzenia);
  - 6) określenie dalszego postępowania;
  - 7) wstępne ustalenie strat;
  - 8) datę i podpisy komisji.
8. W przypadku, gdy oględzin dokonuje komisja, w notatce dodatkowo należy wskazać prowadzącego postępowanie wyjaśniające.
9. Sytuację potencjalnie niebezpieczną Dyspozytor Alza Cargo powinien odnotowywać w „Rejestrze zdarzeń”.

## **§ 29**

### **Ustalenia końcowe**

1. Po zakończeniu postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej należy sporządzić „Sprawozdanie końcowe”, do którego należy dołączyć notatkę, o której mowa w § 28, ust.7.
2. Sprawozdanie końcowe powinno zawierać:
  - 1) datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
  - 2) opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
  - 3) skład komisji (ze wskazaniem przewodniczącego) lub imię, nazwisko i stanowisko osoby prowadzącej postępowanie;
  - 4) przyczynę i kategorię sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
  - 5) proponowane wnioski zapobiegawcze;
  - 6) ustalenie strat (szacunkowe);
  - 7) datę i podpisy komisji
3. „Sprawozdanie końcowe” sporządza się w niezbędnej ilości egzemplarzy i przesyła do zainteresowanych komórek organizacyjnych Spółki.
4. Postępowanie wyjaśniające w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej powinno być zakończone w terminie 30 dni roboczych, liczonych od pierwszego dnia po zaistnieniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.

**Rozdział VIII**  
**STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI**

**§ 30**  
**Rejestracja zdarzeń**

1. Alza Cargo prowadzi „Elektroniczny Rejestr zdarzeń” wg wzoru określonego w Procedurze AC.09.00. Identyfikacja, postpowanie i reagowanie na zdarzenia kolejowe.
2. Każde zdarzenie lub sytuacja potencjalnie niebezpieczna jest odnotowywana w Rejestrze, o którym mowa w ust. 1 przez Dyspozytorów AC otrzymujących powiadomienie o jego zaistnieniu.

**§ 31**  
**Statystyka zdarzeń**

1. Każdy poważny wypadek, wypadek lub incydent należy szczegółowo przeanalizować w trakcie przeprowadzania dochodzenia.
2. Pełnomocnik ds. SMS przeprowadza analizę stanu wypadkowości za każdy rok kalendarzowy. Przeprowadzona analiza zostaje ujęta w Raporcie w sprawie bezpieczeństwa.
3. Prowadzenie statystyki zdarzeń jest niezbędne w celu programowania i monitorowania działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji statystycznych.

**§ 32**  
**Wskaźniki bezpieczeństwa**

1. W celu dokonywania bieżącej i okresowej oceny osiąganego poziomu bezpieczeństwa oraz monitorowania rozwoju bezpieczeństwa ruchu kolejowego, należy stosować wskaźniki bezpieczeństwa zawarte w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w szczególności wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI).

**§ 33**  
**Raport w sprawie bezpieczeństwa**

1. Pełnomocnik ds. SMS opracowuje raz w roku „Raport w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i za poprzedni rok kalendarzowy przedstawia go Zarządowi Alza Cargo - zgodnie z Procedurą AC.06.00. Monitorowanie i raportowanie wskaźników bezpieczeństwa.
2. „Raport w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Alza Cargo obejmuje:
  - 1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa,
  - 2) przedstawienie realizacji krajowych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) w zakresie prowadzonej działalności,
  - 3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei,
  - 4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.
3. Po zatwierdzeniu przez Zarząd Alza Cargo, „Raport w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego zostaje przekazany Prezesowi UTK w terminie najpóźniej do 31 maja danego roku.

**Rozdział IX**  
**ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM**

**§ 34**

**Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom**

1. Dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei należy stosować i bezwzględnie przestrzegać procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz w pełni przestrzegać zasad i warunków bezpieczeństwa ruchu kolejowego ujętych w prawie krajowym i UE, w szczególności w zakresie:
  - 1) zatrudniania pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego posiadających właściwe uprawnienia do wykonywania tych czynności,
  - 2) posiadania aktualnych przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej,
  - 3) eksploataowania budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz posiadania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych,
  - 4) eksploataowania pojazdów kolejowych posiadających aktualne przywrócenie do eksploatacji lub świadectwo sprawności technicznej.
2. Każdy pracownik kolejowy jest obowiązany stosować przepisy wewnętrzne (w tym dokumentację dotyczącą Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem) w przewidzianym dla jego stanowiska zakresie, przestrzegać regulaminów i instrukcji stanowiskowych oraz reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do zdarzenia kolejowego.
3. Kierownicy jednostek organizacyjnych odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w obszarze, którym zarządzają oraz są obowiązani do podejmowania działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.

**§ 35**

**Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i aparatu nadzoru**

1. Szczególne obowiązki w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego mają:
  - 1) Dyrektor odpowiedzialny za obszar przewozów,
  - 2) Pełnomocnik ds. SMS,
  - 3) Kierownicy komórek organizacyjnych,
  - 4) Audytorzy SMS.
2. Kierownicy komórek organizacyjnych Alza Cargo oraz aparat nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w Alza Cargo odpowiedzialni są w szczególności za:
  - 1) wdrożenie środków zapobiegawczych ustalonych przez komisje kolejowe,
  - 2) zapewnienie właściwego wykonywania obowiązków pracowniczych,
  - 3) zapewnienie właściwego stanu eksploatowanych pojazdów kolejowych,
  - 4) właściwe przygotowanie i organizację stanowisk pracy,
  - 5) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego wymaganych kwalifikacji i warunków psycho –fizycznych,
  - 6) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego znajomości obowiązujących przepisów, wymogów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem regulaminów i instrukcji stanowiskowych poprzez prowadzenie szkoleń okresowych oraz egzaminów przewidzianych odrębnymi przepisami,
  - 7) przeprowadzanie audytów wewnętrznych oraz kontroli wewnętrznych związane z zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu kolejowego zgodnie z zasadami określonymi w odrębnych przepisach.
3. Pracownikowi, który spowodował zdarzenie kolejowe, nie należy powierzać dalszego wykonywania czynności pracowniczych na stanowisku bezpośrednio związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Decyzję w sprawie ponownego zatrudnienia pracownika na stanowisku pracy związanym bezpośrednio



z prowadzeniem ruchu kolejowego podejmuje Dyrektor odpowiedzialny za obszar przewozów w oparciu o postanowienia Kodeksu Pracy.

4. Kierownicy komórek organizacyjnych oraz aparat nadzoru Alza Cargo mają obowiązek ujawniania i usuwania nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego. W tym celu zobowiązani są do sprawdzania stanu technicznego budowli, urządzeń technicznych służących do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, a także bieżącego instruowania pracowników w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
5. Kierownicy jednostek organizacyjnych Alza Cargo zobowiązani są do przeprowadzania kontroli wewnętrznych stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.
6. Proces dotyczący kontroli wewnętrznych jest opisany szczegółowo w Procedurze AC.02.00 Audyty i kontrole.

### **§ 36**

#### **Narady poświęcone zapobieganiu zdarzeniom**

1. Narady poświęcone zapobieganiu zdarzeniom, w których powinni uczestniczyć pracownicy odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu kolejowego, mają na celu:
  - 1) omówienie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego
  - 2) dokonanie analizy działalności zapobiegawczej,
  - 3) ocenę wykonania środków zapobiegawczych,
  - 4) wypracowanie kierunków działań zapobiegawczych,
  - 5) wymianę doświadczeń.
2. W Alza Cargo odbywają się cykliczne narady (spotkania kierownictwa), w trakcie których omawiana jest tematyka związana ze zdarzeniami, niezależnie prowadzone jest codziennie raportowanie spraw eksploatacyjnych.
3. W naradzie uczestniczą kierownicy jednostek organizacyjnych, Pełnomocnik ds. SMS, w miarę możliwości Zarząd Alza Cargo.
4. W ramach przeglądu zarządzania Zarząd Alza Cargo omawiana jest tematyka poświęcona zapobieganiu wypadkom kolejowym i podsumowaniu minionego okresu (cele bezpieczeństwa - realizacja).

