


MK-9

INSTRUKCJA
o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków,
wypadków, incydentów i sytuacji potencjalnie
niebezpiecznych
(zmiana nr 2)



	<p>„Koleje Małopolskie” sp. z o. o. ul. Wodna 2, 30-556 Kraków sekretariat@kolejemalopolskie.com.pl www.kolejemalopolskie.com.pl tel. (12) 30 71 714</p>
Data przyjęcia dokumentu:	Nr Uchwały
17.03.2022 r.	Uchwała nr 45/2022
Data przyjęcia zmiany:	Nr Uchwały/ Nr zmiany
05.09.2022 r.	Uchwała nr 118/2022 / zmiana nr 1
28.03.2024	Uchwała nr 61/2024 / zmiana nr 2
Komórka organizacyjna odpowiedzialna za Dokument	Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem
Opracował:	Podpis:
Robert Starosta	Robert Starosta
Przyjął	
TOMASZ WARCHOŁ , Prezes Zarządu Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.	

**Wykaz
stanowisk na których zatrudnieni pracownicy otrzymują instrukcję
do użytku w Spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.**

1. Zarząd „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.,
2. Dyrektorzy Departamentów Spółki,
3. Pełnomocnik Zarządu ds. Systemów,
4. Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem,
5. Naczelnicy i zastępcy PTE,
6. Naczelnik dyspozytury i Dyspozytorzy,
7. Maszynista instruktor koordynator,
8. Maszyniści instruktorzy,
9. Maszyniści oraz pracownicy wchodzący w skład drużyny trakcyjnej,
10. Rewident Instruktor,
11. Rewidenci,
12. Inspektorzy bhp i p.poż.,
13. Samodzielne stanowisko do spraw ruchu,
14. Członkowie komisji kolejowych w Spółce,
15. Dyżurny ruchu,
16. Ustawiacz,
17. Nastawniczy,
18. Kierownik pociągu,
19. Pracownicy drużyn konduktorskich,
20. Pracownicy odpowiedzialni za szkolenia

Wykaz zmian

L.p.	Podstawa zmiany	z dnia	Zakres zmian	Obowiązuje od dnia
			<p><u>Dodano:</u> Wykaz stanowisk na których zatrudnieni pracownicy otrzymują instrukcję do użytku w Spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zarząd „Koleje Małopolskie” sp. z o. o., 2. Dyrektorzy Departamentów Spółki, 3. Pełnomocnik Zarządu ds. Systemów, 4. Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem, 5. Naczelnicy i zastępcy PTE, 6. Naczelnik dyspozytury i Dyspozytorzy, 7. Maszynista instruktor koordynator, 8. Maszyniści instruktorzy, 9. Maszyniści oraz pracownicy wchodzący w skład drużyny trakcyjnej, 10. Rewident Instruktor, 11. Rewidenci, 12. Inspektorzy bhp i p.poż., 13. Samodzielne stanowisko do spraw ruchu, 14. Członkowie komisji kolejowych w Spółce, 15. Dyżurny ruchu, 16. Ustawiacz, 17. Nastawniczy, 18. Kierownik pociągu, 19. Pracownicy drużyn konduktorskich, 20. Pracownicy odpowiedzialni za szkolenia 	
	Uchwała nr ...../2024	....03.2024r.	<p><u>Dodano:</u> Podstawa prawna pkt. 3 Aktualne Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. dotyczące struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych – czynniki ludzkie i organizacyjne,</p>	....03.2024r.
			<p><u>Dodano:</u> § 1 ust. 7 Po poważnym wypadku Spółka „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. zapewnia pomoc rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym, będącym pasażerami pociągu uruchomionego przez Spółkę „Koleje Małopolskie” sp. z o. o., i ich rodzinom przez informowanie o:</p> <ul style="list-style-type: none"> • procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego; • możliwości skorzystania z pomocy psychologa na koszt Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. 	
			<p><u>Dodano:</u> § 2 ust. 18 Bocznicą kolejową – wyznaczoną 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.</p>	
			<p><u>Zmieniono:</u> § 2 ust. 27 z: Naczelnik Oddziału Przewozów (OP) na: Naczelnik Punktu Techniczno–Eksploatacyjnego (PTE Kraków)</p>	

			<p><u>Dodano:</u> § 3 Znajomość obowiązujących przepisów <i>Pracownik Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. obowiązany jest znać i stosować w całości:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> a) niniejszą instrukcję, b) Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym - Ir-8, c) Regulaminy pracy boczniczy kolejowej „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. w stacji Kraków Główny KGA, d) Regulamin wewnętrzny jednostki wykonawczej Punktu Techniczno–Eksplatacyjnego Kraków (PTE Kraków) e) Procedurę zapobiegania zdarzeniom typu „SPAD” – kat. B04/C44, f) Procedurę zapobiegania sytuacjom potencjalnie niebezpiecznym kat. D79. <p><i>Każdy pracownik Spółki zobowiązany jest do znajomości i przestrzegania regulaminu pracy Spółki oraz powinien znać i stosować się do wszelkich zarządzeń, uchwał itp. związanych z jego pracą przekazany w sposób ustalony w Spółce.</i></p> <p><u>Zmieniono:</u> § 5 z: pracownika posterunku technicznego na: dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego oraz dyspozytora Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.</p> <p><u>Zmieniono:</u> § 5 ust. 1 z: Pracownik posterunku technicznego na: Dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy</p> <p><u>Zmieniono:</u> § 5 ust. 1 pkt. 4 z: zgłosić niezwłocznie zdarzenie właściwemu dla miejsca zdarzenia dyspozytorowi na: zgłosić niezwłocznie zdarzenie właściwemu dla miejsca zdarzenia dyspozytorowi KMŁ celem wpisania do Rejestru wydarzeń</p> <p><u>Zmieniono:</u> § 5 ust. 1 pkt. 5 z: powiadomić Naczelnika na: powiadomić Naczelnika Punktu Techniczno-Eksplatacyjnego (PTE Kraków)</p> <p><u>Zmieniono:</u> § 5 ust. 1 pkt. 6 z: powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych, na: powiadomić koordynatora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli w następstwie zdarzenia konieczne jest wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej</p> <p><u>Zmieniono:</u> § 5 ust. 1 pkt. 9 z: prowadzonym na posterunku technicznym na: prowadzonym na posterunku ruchu</p> <p><u>Dodano:</u> § 5 ust. 1 pkt. 7 <i>w razie utrudnień w pracy manewrowej boczniczy, mających wpływ na wjazd/wyjazd z boczniczy KMŁ zlokalizowanej w obrębie stacji Kraków Główny (KGA) – zawiadomić o zdarzeniu dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA</i></p> <p><u>Usunięto:</u> § 5 ust. 2 pkt. 7 <i>najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze</i></p>
--	--	--	--

			<p>kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające oceniu;</p> <p><u>Zmieniono:</u> § 7 ust. 4 pkt. 2 z: Dyspozytorowi zarejestrować zdarzenie w Rejestrze wydarzeń, powiadomić PKP PLK i dyżurującego członka komisji kolejowej zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji na: Dyspozytorowi zarejestrować zdarzenie w Rejestrze wydarzeń, powiadomić właściwego zarządcę infrastruktury ze względu na miejsce wystąpienia wydarzenia i dyżurującego członka komisji kolejowej zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji</p> <p><u>Zmieniono:</u> § 9 ust. 8 z: Departament Zarządzania Zasobami Ludzkimi (DZL) sporządza grafik dyżurów członków komisji kolejowej, wg wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do nn. instrukcji i przesyła go do Dyspozytora Spółki, Pełnomocnika Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB), Departamentu Eksploatacji (DE), Departamentu Utrzymania Taboru (DU) oraz pracownikom Spółki wyznaczonym do udziału w pracach komisji kolejowej na: Departament Zarządzania Zasobami Ludzkimi (DZL) sporządza grafik dyżurów członków komisji kolejowej, wg wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do nn. instrukcji i przesyła go do Dyspozytora Spółki, Pełnomocnika Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB), Departamentu Eksploatacji (DE), Departamentu Utrzymania Taboru (DU), Naczelnika Punktu Techniczno-Eksploatacyjnego Kraków (PTE Kraków) oraz pracownikom Spółki wyznaczonym do udziału w pracach komisji kolejowej</p> <p><u>Zmieniono:</u> § 21 z: 1. Pracownik kolejowy, który zauważył jakiegokolwiek wydarzenie kolejowe na obszarze kolejowym, powinien: 1) podjąć działania zmierzające do ograniczenia skutków i potencjalnych zagrożeń wynikających z zauważonego wydarzenia; 2) niezwłocznie zgłosić zauważone wydarzenie kolejowe dyżurnemu ruchu lub pracownikowi posterunku technicznego. 2. Zgłaszający wydarzenie kolejowe powinien podać miejsce, czas, rodzaj, zagrożenia oraz podjęte działania. na: 1. Pracownik Spółki, który zauważył, że może dojść do zdarzenia, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków. 2. Pracownik Spółki obowiązany jest osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury albo użytkownikowi bocznic w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznic kolejowej. 3. Zgłaszając zdarzenie należy podać: miejsce, czas, opis zdarzenia i jego skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia. 4. Każde zdarzenie z tarem lub ludźmi zaistniałe podczas pracy manewrowej na terenie bocznic musi być natychmiast, przez kierującego manewrami lub innego stwierdzającego je pracownika, zgłoszone dyżurnemu ruchu KMŁ lub nastawniczemu oraz dyspozytorowi „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.”</p> <p><u>Zmieniono:</u> § 22 z: pracownika posterunku technicznego na: dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego oraz dyspozytora Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.</p> <p><u>Zmieniono:</u></p>
--	--	--	---

		<p>§ 22 ust. 1 z: Pracownik posterunku technicznego na: Dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy</p>	
		<p><u>Dodano:</u> § 22 ust. 1 pkt. 4 <i>zabezpieczyć miejsce sytuacji potencjalnie niebezpiecznej</i></p>	
		<p><u>Dodano:</u> § 22 ust. 1 pkt. 5 <i>powiadomić Naczelnika Punktu Techniczno-Eksploatacyjnego Kraków (PTE Kraków)</i></p>	
		<p><u>Dodano:</u> § 22 ust. 1 pkt. 6 <i>w razie utrudnień w pracy manewrowej bocznic, mających wpływ na wjazd/wyjazd z bocznic – zawiadomić o zdarzeniu dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA;</i></p>	
		<p><u>Zmieniono:</u> § 25 ust. 3 z: Samodzielnemu Stanowisku – Kontrolerowi ds. ruchu (SR) na: Stanowisku ds. ruchu kolejowego (SR)</p>	
		<p><u>Zmieniono:</u> § 25 ust. 3 pkt. 3 z: Oddziale Przewozów (OP) na: Punkcie Techniczno – Eksploatacyjnym Kraków (PTE Kraków).</p>	
		<p><u>Dodano:</u> § 25 ust. 3 pkt. 4 <i>Wyznaczonym z ramienia Spółki członkom komisji kolejowej</i></p>	
		<p><u>Zmieniono:</u> § 26 ust. 4 z: w terminie do 20-go dnia miesiąca po zakończeniu kwartału. na: w terminie do 30-go dnia miesiąca po zakończeniu kwartału.</p>	
		<p><u>Dodano:</u> § 27 ust. 4 <i>Członek komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu, wyznaczony z ramienia Spółki w chwili uzyskania informacji o skutkach finansowych zdarzenia ma obowiązek zawiadamiać komórkę zajmującą się ubezpieczeniami w Spółce, przesyłając e-mail na adres: ubezpieczenia@kolejemlowskie.com.pl.</i></p>	
		<p><u>Dodano:</u> § 31 ust. 1 pkt. i <i>realizację wniosków zapobiegawczych wskazanych w protokole ustaleń końcowych lub innej dokumentacji sporządzonej przez komisję kolejową.</i></p>	

Podstawa prawna

Aktualnie obowiązująca ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Instrukcję opracowano z uwzględnieniem następujących aktów prawnych:

1. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie właściwego ministra w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
2. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie właściwego ministra w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym,
3. Aktualne Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. dotyczące struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych – czynniki ludzkie i organizacyjne,
4. Aktualnie obowiązująca instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym - Ir-8.

„Regulacje wewnętrzne spełniają wymagania określone w aktualnej ustawie o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”

Zarząd „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.

.....

SPIS TREŚCI

Wykaz stanowisk na których zatrudnieni pracownicy otrzymują instrukcję do użytku w Spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.	3
Wykaz zmian	4
Podstawa prawna	8
ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	10
§ 1 Zakres i cel instrukcji	10
§ 2 Znaczenie używanych pojęć i określeń	10
§ 3 Znajomość obowiązujących przepisów	11
ROZDZIAŁ II ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU	11
§ 4 Zgłoszenie zdarzenia	11
§ 5 Postępowanie dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego oraz dyspozytora Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu	12
§ 6 Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu	12
§ 7 Zatajenie zdarzenia	13
ROZDZIAŁ III KOMISJA KOLEJOWA	13
§ 8 Zadania komisji kolejowej	13
§ 9 Powołanie członków komisji kolejowej w Spółce	13
§ 10 Kierowanie pracami komisji kolejowej	14
ROZDZIAŁ IV BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA	14
§ 11 Podjęcie prac przez komisję kolejową	14
ROZDZIAŁ V USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA	15
§ 12 Protokół oględzin miejsca zdarzenia	15
§ 13 Rodzaje przyczyn	15
§ 14 Postępowanie w sprawach spornych	15
§ 15 Ustalenia końcowe	16
§ 16 Protokół ustaleń końcowych	16
§ 17 Termin zakończenia postępowania	16
§ 18 Wnioski zapobiegawcze	16
§ 19 Akta postępowania	17
ROZDZIAŁ VI SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE	17
§ 20 Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych	17
§ 21 Zgłoszenie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej	17
§ 22 Postępowanie dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego oraz dyspozytora Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. po otrzymaniu zgłoszenia o sytuacji potencjalnie niebezpiecznej	18
§ 23 Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej	18
§ 24 Ustalenia końcowe dot. sytuacji potencjalnie niebezpiecznej	19
ROZDZIAŁ VII ZESTAWIENIA I ANALIZA ZESTAWIEŃ	19
§ 25 Rejestracja zdarzeń / sytuacji	19
§ 26 Zestawienie zdarzeń / sytuacji	19
§ 27 Straty i koszty	20
§ 28 Analiza zestawień	20
§ 29 Wskaźniki bezpieczeństwa	21
ROZDZIAŁ VIII ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM / SYTUACJOM	21
§ 30 Zasady prowadzenia działań profilaktycznych	21
§ 31 Obowiązki komórek organizacyjnych Spółki	21
ROZDZIAŁ IX ZAŁĄCZNIKI	22
Załącznik nr 1. Upoważnienie do prac w komisji kolejowej	23
Załącznik nr 2. Grafik dyżurów członków komisji kolejowej	24
Załącznik nr 3. Kwalifikacja przyczyn zdarzeń oraz ich kategorie	25
Załącznik nr 4. Rejestr zdarzeń / sytuacji	31
Załącznik nr 5. Przekazywanie informacji o zdarzeniach	32
Załącznik nr 6. Zestawienie zdarzeń / sytuacji	33
Załącznik nr 7. Karta skutków	34
Załącznik nr 8. Karta „Czynniki ludzkie”	35

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1 Zakres i cel instrukcji

1. Celem instrukcji jest określenie jednolitych zasad postępowania po zaistnieniu poważnego wypadku, wypadku, incyduentu oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
2. Instrukcja określa sposób:
 - 1) powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach, incydentach oraz sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych;
 - 2) prowadzenia rejestracji oraz zestawień wypadków, incydentów oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych;
 - 3) powoływania przewodniczącego komisji kolejowej;
 - 4) prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych.
3. Zasady prowadzenia akcji ratunkowych regulują odrębne przepisy.
4. Obowiązki i zasady postępowania w razie katastrofy budowlanej regulują odrębne przepisy.
5. W sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym zaistniałych na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie kolejowe S.A. należy przestrzegać postanowień Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym - Ir-8, stosownie do zawartej umowy na dostęp do infrastruktury kolejowej.
6. W sprawach nieuregulowanych nn. instrukcją mają zastosowanie odrębne przepisy wewnętrzne oraz stosowne przepisy zarządcy infrastruktury.
7. Po poważnym wypadku Spółka „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. zapewnia pomoc rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym, będącym pasażerami pociągu uruchomionego przez Spółkę „Koleje Małopolskie” sp. z o. o., i ich rodzinom przez informowanie o:
 - procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego;
 - możliwości skorzystania z pomocy psychologa na koszt Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.

§ 2 Znaczenie używanych pojęć i określeń

1. Bezpieczeństwo – bezpieczeństwo w rozumieniu art. 3 pkt 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 402/2013”;
2. Zagrożenie – zagrożenie w rozumieniu art. 3 pkt 13 rozporządzenia nr 402/2013;
3. Ryzyko – ryzyko w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 402/2013;
4. Ustawa – ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
5. Poszkodowany – zabity, ciężko ranny lub ranny;
6. Zabity – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub wypadku albo w ich wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku;
7. 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;
8. Ranny – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;
9. Zdarzenie – poważny wypadek, wypadek, incydent;
10. Poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub,
 - 2) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony EURO;
11. Wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska;
12. Incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
13. Sytuacja potencjalnie niebezpieczna - sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem, incyduentem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka do kontrolowanego, nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego;
14. Wydarzenie kolejowe – każda niepożądana sytuacja zaistniała w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu zakłócająca realizację procesu przewozowego Spółki, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie pociągu lub zakłócenie prac manewrowych;
15. Postępowanie – działania mające na celu zapobieganie wypadkom i incyduentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incyduentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
16. Zarządca infrastruktury – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową;
17. Infrastruktura prywatna – infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób;

18. Bocznica kolejowa – 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.
19. Pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu;
20. Spółka – „Koleje Małopolskie” spółka z o. o.;
21. Pracownik Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. (łącznie z personelem podwykonawców) – wszystkie osoby zatrudnione w Spółce, które w czasie zdarzenia znajdują się w pracy;
22. Dyspozytor Spółki (D) – pracownik bieżącego nadzoru, regulujący i koordynujący całokształt pracy związanej z ruchem pojazdów kolejowych Spółki w obrębie wyznaczonego obszaru, przyjmujący zgłoszenie o zdarzeniu;
23. Osoba nieuprawniona – każda osoba przebywająca na terenie kolejowym w miejscu dla niej niedozwolonym, z wyjątkiem użytkowników przejazdów;
24. Kierujący akcją ratunkową – osoba będąca przedstawicielem zarządcy infrastruktury lub Państwowej Straży Pożarnej, kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratunkowej do czasu usunięcia skutków zdarzenia;
25. Komisja kolejowa – zespół osób wyznaczonych zgodnie z postanowieniami § 8 ust. 1 Rozporządzenia Ministra infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym przez Prezesa Zarządu Spółki i innych Kierowników jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwym dla miejsca zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu. Celem działania tego zespołu jest zbadanie okoliczności i przyczyn zdarzenia, ustalenie wniosków zapobiegawczych;
26. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) – niezależna, stała przy Ministrze Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, prowadząca postępowanie po każdym poważnym wypadku, z wyłączeniem przypadków najechania pojazdu kolejowego na osoby przechodzące przez tory. „Komisja” może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, decyzję w tej sprawie podejmuje przewodniczący PKBWK;
27. Naczelnik Punktu Techniczno-Eksploatacyjnego (PTE Kraków) – w rozumieniu zapisów instrukcji jest to Naczelnik Punktu Techniczno-Eksploatacyjnego lub inny pracownik posiadający kompetencje Naczelnika Punktu Techniczno-Eksploatacyjnego wyznaczony do prowadzenia postępowania;
28. Straty – koszty związane ze zdarzeniem kolejowym;
29. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) – informacje statystyczne odnoszące się do znaczących wypadków, wypadków i incydentów kolejowych, ich skutków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem;

§ 3

Znajomość obowiązujących przepisów

Pracownik Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. obowiązany jest znać i stosować w całości:

- a) niniejszą instrukcję,
- b) Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym - Ir-8,
- c) Regulaminy pracy bocznic kolejowej „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. w stacji Kraków Główny KGA,
- d) Regulamin wewnętrzny jednostki wykonawczej Punktu Techniczno-Eksploatacyjnego Kraków (PTE Kraków),
- e) Procedurę zapobiegania zdarzeniom typu „SPAD” – kat. B04/C44,
- f) Procedurę zapobiegania sytuacjom potencjalnie niebezpiecznym kat. D79.

Każdy pracownik Spółki zobowiązany jest do znajomości i przestrzegania regulaminu pracy Spółki oraz powinien znać i stosować się do wszelkich zarządzeń, uchwał itp. związanych z jego pracą przekazany w sposób ustalony w Spółce.

ROZDZIAŁ II

ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

§ 4

Zgłoszenie zdarzenia

1. Pracownik Spółki, który zauważył, że może dojść do zdarzenia, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik Spółki obowiązany jest osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury albo użytkownikowi bocznic w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznic kolejowej.
3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać. Kierownik pociągu lub maszynista zgłasza zdarzenie, zgodnie z ust. 2, oraz dyspozytorowi Spółki.
4. Zgłaszając zdarzenie należy podać: miejsce, czas, opis zdarzenia i jego skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.

§ 5

Postępowanie dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego oraz dyspozytora Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

1. Dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
 - 1) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
 - 2) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”;
 - 3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
 - a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożenia nimi,
 - d) zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
 - 4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie właściwemu dla miejsca zdarzenia dyspozytorowi KMŁ celem wpisania do Rejestru wydarzeń;
 - 5) powiadomić Naczelnika Punktu Techniczno-Eksploatacyjnego (PTE Kraków) / Kierownika jednostki organizacyjnej Spółki na obszarze działania której powstało zdarzenie;
 - 6) powiadomić koordynatora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli w następstwie zdarzenia konieczne jest wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej;
 - 7) zarządzić stosownie do potrzeb i sytuacji wyjazd zespołu kolejowego ratownictwa technicznego;
 - 8) powiadomić prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe o przyczynie i przewidywanym czasie postoju;
 - 9) jeżeli jest taka potrzeba, na żądanie kierującego akcją ratowniczą, wprowadzić ograniczenie prędkości na torach sąsiadujących z miejscem zdarzenia, po których może odbywać się ruch kolejowy;
 - 10) w razie utrudnień w pracy manewrowej boczniczy KMŁ zlokalizowanej w obrębie stacji Kraków Główny (KGA), mających wpływ na wjazd/wyjazd z boczniczy – zawiadomić o zdarzeniu dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA.

Wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania zarejestrować w dzienniku telefonicznym lub innym dokumencie prowadzonym na posterunku ruchu.
2. Dyspozytor, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
 - 1) dokonać czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 3, 5, oraz polecić zamknięcie torów, jeżeli czynności te nie zostały wykonane przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego, a zachodzi taka konieczność;
 - 2) zgłosić niezwłocznie zdarzenie (poważny wypadek, wypadek, incydent) telefonicznie członkowi komisji kolejowej oraz bezpośrednio przełożonemu;
 - 3) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
 - 4) zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie Komendzie Policji, jednostce Żandarmerii Wojskowej oraz prokuraturze odpowiedniego szczebla, jeżeli zachodzi taka konieczność;
 - 5) powiadomić o zdarzeniu wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska, państwowego powiatowego inspektora sanitarnego i Samodzielne Stanowisko ds. Ochrony Środowiska i Ochrony Przeciwpożarowej Spółki w przypadku zagrożenia środowiska;
 - 6) powiadomić jednostkę organizacyjną, w której zatrudniony jest pracownik kolejowy, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy;
3. Wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania zarejestrować w prowadzonej dokumentacji.

§ 6

Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu

1. Przewodniczący komisji kolejowej Spółki – obowiązany jest zawiadomić pisemnie o zdarzeniu adresatów określonych w ust. 2. Zasady przekazywania informacji o zdarzeniach określa załącznik nr 5.
2. Zawiadomienie otrzymuje:
 - 1) Przewodniczący PKBWK;
 - 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”;
 - 3) podmioty, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
 - 4) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
 - a) prokuratura rejonowa,
 - b) komenda Policji,
 - c) komenda Państwowej Straży Pożarnej,
 - d) jednostka Żandarmerii Wojskowej.
 - 5) sekretariat Spółki,
 - 6) Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem;
3. Zawiadomienie o zdarzeniu powinno być przekazane niezwłocznie, nie później jednak niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia, przy wykorzystaniu poczty elektronicznej. Na każde wysłane zawiadomienie (do każdego z adresatów) należy posiadać potwierdzenie jego wysłania.
4. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji – należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając

zawiadomienie pierwotne; powyższy sposób postępowania należy także zastosować w przypadku zmiany kwalifikacji zdarzenia na samobójstwo lub próbę samobójstwa (zgłoszone odrębnym trybem przez właściwy organ), powiadając o tej zmianie adresatów pierwotnego zawiadomienia.

5. Jeżeli zdarzenie stanowi zagrożenie środowiska, w tym poważną awarię oraz może stanowić szkodę w środowisku lub bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku, członek komisji kolejowej Spółki niezwłocznie powiadamia Prezesa Zarządu Spółki oraz Samodzielne Stanowisko ds. Ochrony Środowiska i Ochrony Przeciwpożarowej Spółki.

§ 7

Zatajenie zdarzenia

1. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia jest zabronione. Winnych zatajenia zdarzenia lub usiłowania zatarcia śladów, nie udostępnienia właściwych dokumentów, zatarcia lub zmiany danych istotnych dla postępowania wyjaśniającego itp. należy pociągnąć do odpowiedzialności po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego.
2. Nadanie niewłaściwego zawiadomienia o zdarzeniu, treści niezgodnej ze stanem faktycznym, nie powiadomienie o zdarzeniu jednostki nadrzędnej przez komórki do tego wyznaczone, powinno być przedmiotem postępowania wyjaśniającego.
3. W przypadku ujawnienia zdarzenia zatajonego, należy niezwłocznie powiadomić o tym fakcie za pośrednictwem poczty elektronicznej Prezesa Zarządu Spółki.
4. Prezes Zarządu Spółki poleca:
 - 1) Pełnomocnikowi Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem przygotować dokumentację celem powołania odpowiedniej do okoliczności i skutków zdarzenia komisji kolejowej,
 - 2) Dyspozytorowi zarejestrować zdarzenie w Rejestrze wydarzeń, powiadomić właściwego zarządcę infrastruktury ze względu na miejsce wystąpienia wydarzenia i dyżurującego członka komisji kolejowej zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji,
 - 3) Bezpośredni przełożony przeprowadzi postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajenia lub próby zatajenia zdarzenia.

ROZDZIAŁ III

KOMISJA KOLEJOWA

§ 8

Zadania komisji kolejowej

1. Postępowanie w sprawach zdarzeń prowadzi komisja kolejowa, której zadaniem jest:
 - a) ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia,
 - b) szacunkowe określenie rozmiarów strat z tytułu zdarzenia,
 - c) sformułowania wniosków zapobiegawczych.
2. Postępowanie w sprawie zdarzeń nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do pracodawcy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, korzystając w tym zakresie z ustaleń komisji kolejowej.

§ 9

Powołanie członków komisji kolejowej w Spółce

1. Skład komisji kolejowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.
2. W przypadku zdarzenia związanego z powstaniem pożaru lub wybuchem, w pracach komisji kolejowych dodatkowo bierze udział Samodzielne Stanowisko ds. Ochrony Środowiska i Ochrony Przeciwpożarowej Spółki.
3. Do udziału w pracach komisji kolejowej należy wyznaczać pracowników o adekwatnych kwalifikacjach zawodowych i z aktualnym orzeczeniem lekarskim o zdolności do pracy.
4. Wymagania zawodowe dla członka komisji kolejowej to m.in.:
 - 1) doświadczenie zawodowe (np. utrzymanie pojazdów kolejowych, prowadzenie ruchu pociągów, itp.),
 - 2) wykształcenie minimum średnie.
5. Pełnienie czynności członka komisji kolejowej nie może być łączone z równoczesnym udziałem w zespole kierowania akcją usuwania skutków zdarzenia.
6. Członkiem komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu nie może być pracownik mający bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia.
7. Wyznaczanie osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowych:
 - 1) Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB) wyznacza spośród wykwalifikowanych pracowników Spółki członków do udziału w pracach komisji kolejowej po uprzednim przekazaniu niezbędnych danych dot. kwalifikacji przez Departament Zarządzania Zasobami Ludzkimi (DZL).
 - 2) Prezes Zarządu powołuje członków komisji kolejowej stosownym upoważnieniem wg wzoru stanowiącego załącznik nr 1 do nn. instrukcji.
 - 3) Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB) pisemnie informuje wyznaczonych pracowników o upoważnieniu ich do udziału w pracach komisji kolejowej oraz wydaje im upoważnienie, o którym mowa w ust. 7 pkt. 2.

- 4) Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB) sporządza wykaz osób powołanych do udziału w pracach komisji kolejowej, zawierający nazwiska, imiona, adresy zamieszkania oraz numery telefonów służbowych pracowników, po uprzednim przekazaniu niezbędnych danych przez Departament Zarządzania Zasobami Ludzkimi (DZL).
- 5) Ww. wykaz powinien posiadać dyspozytor Spółki oraz dyspozytorzy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury biorący udział w transporcie kolejowym realizowanym przez Spółkę.
8. Departament Zarządzania Zasobami Ludzkimi (DZL) sporządza grafik dyżurów członków komisji kolejowej, wg wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do nn. instrukcji i przesyła go do Dyspozytora Spółki, Pełnomocnika Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB), Departamentu Eksploatacji (DE), Departamentu Utrzymania Taboru (DU), Naczelnika Punktu Techniczno-Eksploatacyjnego Kraków (PTE Kraków) oraz pracownikom Spółki wyznaczonym do udziału w pracach komisji kolejowej.
9. Grafik, o którym mowa w ust. 8, należy uaktualniać po każdorazowej zmianie jakichkolwiek danych.

§ 10

Kierowanie pracami komisji kolejowej

1. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie po wypadku lub incydencie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym przeprowadzeniem postępowania.
2. Przewodniczącego komisji kolejowej pisemnie powołuje kierownik jednostki organizacyjnej, zarządcy infrastruktury albo użytkownika bocznicy kolejowej, właściwej dla miejsca wypadku lub incydentu, spośród składu komisji kolejowej.
3. O przebiegu prac komisji kolejowej, informacji stronom trzecim udziela przewodniczący komisji kolejowej lub osoba przez niego wyznaczona.

ROZDZIAŁ IV

BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA

§ 11

Podjęcie prac przez komisję kolejową

1. Dyżurujący pracownik Spółki, niezwłocznie po odebraniu informacji o wypadku lub incydencie powinien udać się na jego miejsce w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn jego powstania.
2. Na miejscu wypadku lub incydentu, w zależności od potrzeb komisja dokonuje:
 - a) oceny strat powstałych wskutek wypadku lub incydentu oraz liczby osób poszkodowanych,
 - b) oceny ogólnej stanu psychicznego i fizycznego pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia,
 - c) sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia,
 - d) wezwania Policji celem dokonania czynności związanych z badaniami stanu trzeźwości osób, które mogły przyczynić się do powstania zdarzenia,
 - e) opisu miejsca zdarzenia ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem oraz stanu i położenia pojazdów kolejowych po zdarzeniu, a także stanu połączenia pojazdów,
 - f) sprawdzenia zapisów w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku. Dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania,
 - g) komisja kolejowa prowadząca postępowanie może żądać odczytu nośników urządzenia rejestrującego prędkość pojazdu kolejowego biorącego udział w zdarzeniu, monitoringu i zapisów z radiotelefonu,
 - h) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, ich widzialność jak również stanu sygnalizowania pojazdów kolejowych,
 - i) pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu wypadku mierząc wstępnie parametry geometryczne profilu kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,
 - j) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie wypadku,
 - k) innych czynności, badań, oględzin technicznych, pomiarów, itp. czynności niezbędnych dla wyjaśnienia przyczyn powstania zdarzenia.
3. Po przedstawieniu wniosków przez członków komisji kolejowej, zadania dla poszczególnych członków komisji kolejowej określa przewodniczący.
4. Komisja kolejowa powinna wykonać możliwie największą liczbę badań na miejscu i w dniu zaistnienia zdarzenia.
5. Na żądanie komisji kolejowej Departament Utrzymania Taboru zobowiązany jest do dostarczenia komisji kolejowej w zależności od okoliczności zdarzenia, protokołu ustalenia stanu hamulców oraz dokumentację systemu utrzymania (DSU) dla typu pojazdu kolejowego biorącego udział w zdarzeniu.
6. W przypadku żądania, którym mowa w ust. 2 g), odczytu może dokonać pracownik Spółki posiadający do tego odpowiednie kompetencje i stosowne urządzenia.
7. Członek komisji kolejowej Spółki, w terminie do 15 dni od zdarzenia przedstawia przewodniczącemu komisji kolejowej dokumenty określające rodzaj i szacunkową wysokość strat związanych ze zdarzeniem.
8. Każdy pracownik Spółki jest zobowiązany niezwłocznie do udzielenia niezbędnych informacji i wyjaśnień członkowi komisji kolejowej powołanego z ramienia Spółki biorącego udział w pracach komisji.

ROZDZIAŁ V USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA

§ 12

Protokół oględzin miejsca zdarzenia

1. Komisja kolejowa po dokonaniu oględzin oraz badań sporządza „Protokół oględzin miejsca poważnego wypadku, wypadku, incydentu kolejowego” lub „Protokół oględzin miejsca poważnego wypadku, wypadku, incydentu na przejeździe kolejowym”.
2. Komisja kolejowa 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 powinna wpisać „Przyczyna nieustalona”.
4. W protokole należy odnotować obecność osób niebędących członkami komisji kolejowej, a biorących udział w oględzinach miejsca zdarzenia oraz określić skład komisji kolejowej prowadzącej dalej postępowanie.

§ 13

Rodzaje 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 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 nieznamości, 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 pasażerów (np. wskakiwanie do jadącego pociągu i wyskakiwanie z niego);
 - 10) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby nieuprawnione, użytkowników przejazdów kolejowych i innych osób, np. przebywanie lub chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi podczas zbliżania się do przejazdu lub przejścia itp.;
 - 11) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska;
 - 12) złą wolę (zamachy, napady, złośliwe występkę, zabójstwa oraz samobójstwa);
 - 13) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry, itp.);
 - 14) nagły zgon.

§ 14

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 na piśmie swojego stanowiska przewodniczącemu komisji.
2. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach z tych postępowań.
3. Zastrzeżenie należy złożyć pisemnie w trakcie postępowania lub w ciągu 5 dni roboczych po zakończeniu danego etapu postępowania, podając uzasadnienie wskazujące naruszenie przepisów lub regulaminów.
4. Komisja kolejowa rozpatruje wniesione zastrzeżenie i sporządza protokół z przyjętych rozstrzygnięć lub ustaleń.
5. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
6. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyny zdarzenia, przewodniczący komisji kolejowej informuje pisemnie o tym właściwego dla miejsca zdarzenia Dyrektora Oddziału Terenowego UTK, przed upływem terminu na zakończenie postępowania.
7. Dyrektor Oddziału Terenowego UTK po analizie okoliczności zdarzenia, zwraca się do przewodniczącego komisji kolejowej o usunięcie nieprawidłowości w zgromadzonym materiale.

8. Jeżeli pomimo uzupełnienia materiału przez komisję kolejową w dalszym ciągu brak jest rozstrzygnięcia co do przyczyny zdarzenia, Prezes UTK przekazuje sprawę do PKBWK celem prowadzenia własnego postępowania.
9. PKBWK prowadzi postępowanie według odpowiednich zasad z wyłączeniem komisji kolejowej.

§ 15

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 kategorię określa Załącznik nr 3.

§ 16

Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania, komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych.
2. Każdorazowo w przypadku:
 - a) wypadków kategorii od B01 do B08, B13, od B15 do B18, B35, B37, B39 oraz
 - b) incydentów kategorii od C41 do C49 oraz C65 i C68należy wypełnić i załączyć do protokołu ustaleń końcowych kartę „Czynniki ludzkie” wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 8.

Za sporządzenie ww. karty odpowiedzialny jest Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem po uzyskaniu niezbędnych informacji od wyznaczonego członka komisji kolejowej Spółki oraz merytorycznych komórek organizacyjnych Spółki.
3. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, odnotowując datę złożenia podpisu, przy czym numer protokołu nadaje przewodniczący komisji.
4. Komisja kolejowa przekazuje kopię protokołu ustaleń końcowych:
 - 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania zaleceń i wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - 2) Przewodniczącemu PKBWK, do właściwego dla miejsca zdarzenia Oddziału Terenowego UTK oraz Pełnomocnikowi Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - 3) jeżeli zachodzi taka konieczność - właściwej miejscowo: komendzie Policji, Państwowej Straży Pożarnej oraz prokuraturze (na jej wniosek).

§ 17

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 UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania – wniosek jest kierowany do właściwego dla miejsca zdarzenia Dyrektora Oddziału Terenowego UTK.
4. O przedłużeniu terminu zakończenia postępowania przewodniczący komisji kolejowej obowiązany jest powiadomić Pełnomocnika Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem.

§ 18

Wnioski zapobiegawcze

1. Po dokonaniu ustaleń końcowych, komisja kolejowa ustala wnioski zapobiegawcze, mające na celu wyeliminowanie lub ograniczenie możliwości ponownego powstania wypadku lub incydentu o podobnym lub tym samym charakterze.
2. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.
3. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:
 - a) natychmiast - jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
 - b) w ciągu 14 dni kalendarzowych od dnia podpisania przez komisję kolejową „Protokołu ustaleń końcowych” - dla pozostałych przypadków.
4. Jeżeli wykonanie wniosków wymaga dłuższego okresu czasu, to w ciągu 14 dni Prezes Zarządu Spółki winien wydać decyzję o wyznaczeniu nowego terminu ich realizacji.
5. Prezes Zarządu Spółki odpowiada za realizację wniosków zapobiegawczych.
6. Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem wdraża do realizacji wyznaczonym komórkom organizacyjnym lub jednostce wykonawczej działania wynikające z wniosków zapobiegawczych wydanych przez komisje kolejowe.
7. Komórki organizacyjne i jednostka wykonawcza, zobowiązane są do niezwłocznej realizacji działań wynikających z wniosków zapobiegawczych i poinformowania o tym fakcie Pełnomocnika Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem.

§ 19 **Akta postępowania**

1. Akta postępowania powinny zawierać:
 - 1) zawiadomienie o zdarzeniu;
 - 2) protokół oględzin miejsca zdarzenia;
 - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów z miejsca zdarzenia (nawierzchni i pojazdów kolejowych);
 - 4) opis stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk), energetyki i stanu toru;
 - 5) protokoły ustalenia stanu hamulców w pociągu, dokonanej wizji lokalnej, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz;
 - 6) plany działań komisji kolejowej;
 - 7) dokumenty mające istotne znaczenie dla danego zdarzenia (karty próby hamulca, dokumentację straży pożarnej, itp.);
 - 8) wyciągi lub kopie z dokumentów: dzienników ruchu, książek ostrzeżeń doraźnych, książek kontroli urządzeń sterowania ruchem, dzienników oględzin rozjazdów itp.;
 - 9) odpis lub kopię metryki przejazdu;
 - 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;
 - 13) protokół ustaleń końcowych wraz z kartą „Czynniki ludzkie” jeżeli dotyczy zdarzeń określonych w §16 ust 2;
 - 14) zawiadomienia o realizacji zaleceń, względnie informację o podjęciu właściwych działań celem wykonania zaleceń, których realizacja wymaga dłuższego czasu;
 - 15) decyzje administracyjne, jeżeli były wydane w związku ze zdarzeniem i dokumenty niezbędne do uzyskania decyzji.
2. Do akt postępowania powinno załączać się tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem. Należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości druków i w miarę możliwości należy je redukować, wykonując potrzebne 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, zawierać spis treści i posiadać stronę tytułową;
 - 2) akta o dużej objętości należy zszyć w tomy oznaczone kolejną numeracją, z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby;
 - 3) akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.
4. W przypadku konieczności przekazania akt postępowania do innej komórki organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w postępowaniu w sprawie zdarzenia, lub organom ścigania i sądowniczym, jednostka organizacyjna, 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.

ROZDZIAŁ VI **SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE**

§ 20 **Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych**

1. Szczegółową klasyfikację przyczyn sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i ich kategorie zawiera tabela III Załącznika nr 3.

§ 21 **Zgłoszenie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej**

1. Pracownik Spółki, który zauważył, że może dojść do zdarzenia, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik Spółki obowiązany jest osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury albo użytkownikowi bocznic w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznic kolejowej.
3. Zgłaszając zdarzenie należy podać: miejsce, czas, opis zdarzenia i jego skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
4. Każde zdarzenie z taborem lub ludźmi zaistniałe podczas pracy manewrowej na terenie bocznic musi być natychmiast, przez kierującego manewrami lub innego stwierdzającego je pracownika, zgłoszone dyżurnemu ruchu KML lub nastawniczemu oraz dyspozytorowi „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.”.

§ 22

Postępowanie dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego oraz dyspozytora Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. po otrzymaniu zgłoszenia o sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. Dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy, który otrzymał zgłoszenie o wydarzeniu kolejowym, jest obowiązany:
 - 1) wezwać bezpośrednio lub za pośrednictwem dyspozytora Pogotowie Ratunkowe, Państwową Straż Pożarną, Policję oraz inne służby ratowniczo-techniczne – stosownie do potrzeb;
 - 2) zgłosić niezwłocznie wydarzenie kolejowe dyspozytorowi Spółki i wyznaczonemu pracownikowi Spółki (zgłoszenie należy odnotować w prowadzonej dokumentacji);
 - 3) powiadomić prowadzących pociągi, pojazdy kolejowe lub wykonujących jazdy manewrowe o przyczynie i przewidywanym czasie postoju.
 - 4) zabezpieczyć miejsce sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 5) powiadomić Naczelnika Punktu Techniczno-Eksploatacyjnego Kraków (PTE Kraków),
 - 6) w razie utrudnień w pracy manewrowej bocznicy, mających wpływ na wjazd/wyjazd z bocznicy – zawiadomić o zdarzeniu dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA;
2. Dyspozytor obowiązany jest:
 - 1) powiadomić dyżurującego pracownika Spółki;
 - 2) przekazać informację o wystąpieniu wydarzenia kolejowego zainteresowanym dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tym wydarzeniu albo będą ich dotyczyły jej skutki w zakresie realizacji przewozów;
 - 3) wezwać, stosownie do potrzeb, jednostki naprawcze lub ratownictwa technicznego;
 - 4) zarejestrować wydarzenie w Rejestrze zdarzeń / sytuacji (wg wzoru w Załączniku nr 4)
 - 5) dokonać w prowadzonej dokumentacji stosownych zapisów potwierdzających przyjęcie i przekazanie zainteresowanym stronom informacji dotyczących zaistniałego wydarzenia kolejowego.

§ 23

Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. W przypadku zakwalifikowania zaistniałego wydarzenia kolejowego do sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, dyspozytor powiadamia dyżurującego pracownika Spółki, który:
 - 1) w przypadku, gdy przyczyna powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej jest znana i nie budzi wątpliwości, a obowiązujące instrukcje i procedury określają tryb postępowania w zaistniałej sytuacji, nie wszczynają dodatkowych czynności związanych z badaniem tej sytuacji;
 - 2) w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, których przyczyny lub skutki nie są jednoznaczne, a mogą mieć związek z działalnością Spółki lub zarządcy infrastruktury, podejmuje czynności wyjaśniające okoliczności i rozmiar skutków zaistniałego zdarzenia, powiadamiając:
 - a) Prezesa Zarządu Spółki za pośrednictwem sekretariatu Spółki oraz Pełnomocnika Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem, z zachowaniem sposobu przesyłania informacji jak w załączniku nr 5.
 - b) wnioskując do Prezesa Zarządu Spółki o ewentualne powołanie:
 - o członków komisji uczestniczących w badaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej Spółki oraz wyznaczenie przewodniczącego tej komisji, którym może być przedstawiciel Spółki lub przedstawiciel innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w zdarzeniu,
 - o przedstawicieli innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym (przewoźników), właściwych dla miejsca i okoliczności sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub innego podmiotu mającego związek z zaistniałą sytuacją, którzy winni brać udział w postępowaniu wyjaśniającym, gdyż mogą przyczynić się do wyjaśnienia okoliczności jej powstania.
 - 3) w pozostałych przypadkach postępowanie wyjaśniające może wszcząć inna jednostka organizacyjna biorąca udział w transporcie kolejowym (przewoźnik), której pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
2. Przy podejmowaniu decyzji o badaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej należy kierować się zasadą, że dla wydarzenia, które nie spełnia kryteriów incydentu, ale w innych, niekorzystnych okolicznościach (splocie negatywnych czynników) mogłoby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, należy obowiązkowo przeprowadzić postępowanie wyjaśniające okoliczności i rozmiar skutków zaistniałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
3. Wyznaczony pracownik Spółki lub powołana komisja kolejowa zobowiązana jest, w razie konieczności, do dokonania oględzin miejsca sytuacji potencjalnie niebezpiecznej i sporządzenia na tę okoliczność notatki, którą należy dołączyć do sprawozdania końcowego.
4. Notatka, o której mowa w ust. 3, powinna zawierać:
 - 1) datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 2) skład komisji lub imię, nazwisko i stanowisko prowadzącego postępowanie wyjaśniające;
 - 3) krótki opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 4) prawdopodobną lub ustaloną przyczynę i kategorię sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 5) warunki zewnętrzne, w tym warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej (temperatura, stan pogody, zjawiska oszronienia lub oblodzenia);

- 6) określenie dalszego postępowania;
 - 7) wstępne ustalenie strat;
 - 8) datę i podpisy komisji.
5. W przypadku, gdy oględzin dokonuje komisja kolejowa, w notatce dodatkowo należy wskazać prowadzącego postępowanie wyjaśniające.
 6. W przypadku wątpliwości dotyczących kwalifikacji sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub zmiany kwalifikacji zdarzenia, ostateczną decyzję podejmuje przewodniczący komisji kolejowej w porozumieniu z Pełnomocnikiem Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem.

§ 24

Ustalenia końcowe dot. sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. Po zakończeniu każdego postępowania wyjaśniającego należy sporządzić sprawozdanie końcowe, którego skan należy przesyłać, z zachowaniem sposobu przesyłania informacji jak w załączniku nr 5 do Pełnomocnika Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem celem dalszego wykorzystania lub archiwizacji.
2. Sprawozdanie końcowe powinno zawierać:
 - 1) datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 2) skład komisji prowadzącej postępowanie wyjaśniające
 - 3) opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 4) wyniki oględzin, pomiarów i badań;
 - 5) przyczynę i kategorię sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 6) proponowane wnioski zapobiegawcze;
 - 7) ustalenie strat;
 - 8) datę i podpisy komisji.
3. Postępowanie wyjaśniające powinno być prowadzone i zakończone bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż przed upływem 15 dni, liczonych od pierwszego dnia po zaistnieniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
4. Na podstawie analizy sprawozdania końcowego Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem może wnioskować do właściwego Oddział Terenowego UTK o zmianę kwalifikacji sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na incydent. Ostateczną decyzję UTK, Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem przekazuje Prezesowi Zarządu Spółki.
5. W przypadku zmiany kwalifikacji na incydent, komisja kolejowa dokonuje stosownych korekt w dokumentacji (łącznie z korektą lub przygotowaniem pisemnego zawiadomienia).
6. Rejestr zdarzeń/sytuacji oraz sprawozdania końcowe z przeprowadzonych postępowań, winny być przedmiotem analiz i stanowić podstawę do planowania i wdrażania działań profilaktycznych mających na celu ograniczenie występowania zdarzeń.

ROZDZIAŁ VII

ZESTAWIENIA I ANALIZA ZESTAWIEN

§ 25

Rejestracja zdarzeń / sytuacji

1. Każde zdarzenie powinno być zarejestrowane przez Dyspozytora Spółki otrzymującego powiadomienie o jego zaistnieniu w Rejestrze zdarzeń / sytuacji.
2. Wszelkie rozmowy telefoniczne dotyczące powiadomienia o zdarzeniach, wezwaniu członków komisji kolejowej prowadzącej postępowanie, pogotowia ratunkowego, policji i służb ratownictwa technicznego winno być odnotowane w Rejestrze zdarzeń / sytuacji.
3. Wersja elektroniczna Rejestru zdarzeń / sytuacji powinna być udostępniona do wglądu Zarządowi Spółki, Pełnomocnikowi Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB), Stanowisku ds. ruchu kolejowego (SR) oraz wyznaczonym pracownikom zatrudnionym w:
 - 1) Departamencie Utrzymania Taboru (DU),
 - 2) Departamencie Eksploatacji (DE),
 - 3) Punkcie Techniczno – Eksploatacyjnym Kraków (PTE Kraków),
 - 4) Wyznaczonym z ramienia Spółki członkom komisji kolejowej.
4. Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB) na podstawie prowadzonego Rejestru zdarzeń / sytuacji opracowuje Zestawienie zdarzeń / sytuacji, wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 6 do nn. instrukcji.

§ 26

Zestawienie zdarzeń / sytuacji

1. Prowadzenie zestawienia zdarzeń / sytuacji jest niezbędne w celu programowania i monitorowania działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB) sporządza Zestawienie zdarzeń / sytuacji wg Załącznika nr 6 do nn. instrukcji. Powyższe zestawienie dotyczy zaistniałych z udziałem Spółki zdarzeń / sytuacji, w których uczestniczył pociąg lub pojazd kolejowy albo pracownicy Spółki;
3. Podstawą rejestracji zdarzenia / sytuacji w statystyce jest protokół oględzin miejsca zdarzenia, protokołu ustaleń końcowych zgodny z obowiązującymi przepisami, notatka z zaistnienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, sprawozdanie końcowe;
4. Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB) zestawienie zdarzeń / sytuacji sporządza w terminie do 30-go dnia miesiąca po zakończeniu kwartału.

§ 27 Straty i koszty

1. Komisja kolejowa, na podstawie dostarczonych dokumentów, rejestruje i szacuje straty powstałe w wyniku zdarzenia / sytuacji, 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 szkodę w zdarzeniu / sytuacji;
 - 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 i utraty przyszłych przychodów;
 - 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 wartość szkód związanych ze zdarzeniem / sytuacją.
3. Komisja kolejowa ma prawo zwrócić się do osób trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w wyniku zdarzenia / sytuacji szkody.
4. Członek komisji kolejowej uczestnicząc w postępowaniu, wyznaczony z ramienia Spółki w chwili uzyskania informacji o skutkach finansowych zdarzenia ma obowiązek zawiadamiać komórkę zajmującą się ubezpieczeniami w Spółce, przesyłając e-mail na adres: ubezpieczenia@kolejemlpolskie.com.pl.
5. Straty i koszty powstałe w wyniku zdarzenia / sytuacji, które nie zostały określone przez komisję kolejową mogą być ustalane w oparciu o wystawioną Kartę skutków, wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 7 do nn. instrukcji.
6. Kartę skutków w Spółce sporządza się dla każdego zaistniałego zdarzenia generującego koszty.
7. Karta skutków jest dokumentem zawierającym informacje o wszystkich elementach kosztów wynikających ze zdarzenia / sytuacji.
8. Za straty i koszty należy przyjąć wszystkie koszty jakich Spółka nie poniosłaby, gdyby zdarzenie / sytuacja nie zaistniało.
9. Karta skutków jest dokumentem wewnętrznym, udostępnienie na zewnątrz Spółki jest możliwe wyłącznie za zgodą Zarządu Spółki.
10. Kartę skutków może wystawić każdy kierownik komórki organizacyjnej Spółki, po uprzednim uzyskaniu kolejnego numeru karty od Pełnomocnika Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB).
11. Wystawiający kartę kierownik komórki organizacyjnej Spółki ustala obieg karty, wstawiając skróty komórek organizacyjnych Spółki, które są odpowiedzialne za wypełnienie poszczególnych działek zgodnie z zakresem odpowiedzialności.
12. Komórki organizacyjne zobowiązane są do wypełniania działek, za które są odpowiedzialne oraz przekazania karty kolejnej komórce zgodnie ze wskazaniem na niej. Karta skutków powinna być wypełniona bez zbędnej zwłoki od dnia jej wystawienia.
13. Po zakończeniu przez komisję kolejową postępowania w sprawie zdarzenia / sytuacji i otrzymaniu pełnej dokumentacji, z której może wynikać ewentualna odpowiedzialność pracownika Spółki za spowodowanie zdarzenia lub przyczynienie się do jego zaistnienia, Zarząd Spółki może wdrożyć postępowanie wyjaśniające (o ile nie zostało ono wdrożone na wcześniejszym etapie postępowania w sprawie zdarzenia). Informację o wdrożeniu postępowania wyjaśniającego i jego wynikach należy załączyć do akt postępowania w sprawie zdarzenia / sytuacji.
14. Ustalenie odpowiedzialności za powstałe szkody należy do zespołu powołanego przez Prezesa Zarządu Spółki albo przez kierownika innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, której pracownicy, pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu / sytuacji – jeżeli Spółka „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. nie jest stroną tego postępowania.
15. W skład zespołu, o którym mowa w ust. 13, stosownie do potrzeb wchodzi upoważnieni przedstawiciele Spółki lub innego podmiotu mającego związek z zaistniałym zdarzeniem / sytuacją.
16. Podstawę prac zespołu stanowi sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania.
17. W sprawach spornych może zostać powołany zespół rozjemczy na szczeblu kierownictw podmiotów gospodarczych mających związek z zaistniałym zdarzeniem / sytuacją.
Przy braku ostatecznego rozstrzygnięcia sporu, dalsze postępowanie odbywa się na drodze sądowej.
18. Roszczeń z tytułu zdarzeń / sytuacji niezawinionych przez Spółkę, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

§ 28 Analiza zestawień

1. Każdego roku w Spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. opracowywany jest i po zatwierdzeniu przez Prezesa Zarządu, przedkładany Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, roczny Raport w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy.
2. Raport w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1, powinien zawierać:

- a) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji programów poprawy bezpieczeństwa,
- b) przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) na poziomie przedsiębiorstwa,
- c) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei,
- d) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.

§ 29

Wskaźniki bezpieczeństwa

1. W celu dokonania oceny osiągnięcia poziomu bezpieczeństwa oraz umożliwienia monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei, należy stosować wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które stanowią element składowy Raportu w sprawie bezpieczeństwa. Spółka „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. ponadto stosuje wskaźniki bezpieczeństwa na mocy innych uregulowań wewnętrznych.

ROZDZIAŁ VIII

ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM / SYTUACJOM

§ 30

Zasady prowadzenia działań profilaktycznych

1. Podstawą działań profilaktycznych o charakterze ciągłym dla zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego jest przestrzeganie przez pracowników obowiązujących przepisów, instrukcji wewnętrznych, zarządzeń i innych uregulowań wewnętrznych.
2. Pełnomocnik Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem (PB) przy współudziale komórek organizacyjnych Spółki opracowuje „Program Poprawy Bezpieczeństwa”, z którym zapoznaje pracowników Spółki i przedkłada, wraz z Raportem w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy do Prezesa UTK.
3. Omawianie zdarzeń podczas pouczeń okresowych pracowników bezpośrednio odpowiedzialnych za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, narady komórek organizacyjnych Spółki.
4. Włączanie wydawanych przez zarządcę infrastruktury Biuletynów Informacyjnych po zdarzeniu oraz wypracowanych wnioskach zapobiegawczych do programu pouczeń okresowych.


§ 31

Obowiązki komórek organizacyjnych Spółki

1. Komórki organizacyjne Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o. odpowiedzialne są w szczególności za:
 - a) przestrzeganie postanowień niniejszej instrukcji,
 - b) zapewnienie właściwego nadzoru nad wykonywaniem obowiązków pracowniczych,
 - c) zapewnienie właściwego nadzoru nad stanem eksploatowanych pojazdów kolejowych,
 - d) zapewnienie właściwego nadzoru nad stanem technicznym budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - e) właściwe przygotowanie i organizację stanowisk pracy,
 - f) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego wymaganych kompetencji, jak również pracowników związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych,
 - g) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego znajomości obowiązujących przepisów, instrukcji wewnętrznych oraz innych uregulowań wewnętrznych, poprzez właściwe doskonalenie zawodowe,
 - h) organizowanie i prowadzenie wewnętrznych audytów oraz kontroli wg zasad określonych w odrębnych przepisach,
 - i) realizację wniosków zapobiegawczych wskazanych w protokole ustaleń końcowych lub innej dokumentacji sporządzonej przez komisję kolejową.
2. W przypadku stwierdzenia niewłaściwego wykonywania obowiązków lub zaniedbań w pracy, które spowodowały zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pracownikowi należy powierzyć pracę inną niż dotychczasowa, niezwiązaną z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego ani prowadzeniem pojazdów kolejowych.
3. W przypadku podjęcia decyzji o odsunięciu pracownika od wykonywania dotychczasowych czynności, należy wskazać i uzasadnić popełnione przez niego nieprawidłowości, ze wskazaniem postanowień przepisów, instrukcji, regulaminów itp., które pracownik naruszył.
4. Decyzję o ponownym dopuszczeniu pracownika do wykonywania czynności bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych może podjąć Prezes Zarządu, po uzyskaniu przez niego pozytywnego wyniku egzaminu weryfikacyjnego / autoryzacji / badań lekarskich / badań psychologicznych w zależności od ustaleń komisji kolejowej.
5. Zwierzchnicy służbowi oraz kontrolerzy i instruktorzy mają obowiązek ujawniać i usuwać nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Do ich obowiązków w szczególności należy sprawdzanie stanu urządzeń technicznych oraz stanowisk pracy, omawianie z pracownikami przyczyn i skutków zaistniałych zdarzeń (zarówno w danym rejonie jak i ważniejszych na sieci) oraz podjętych środków zapobiegawczych. W tym celu należy wykorzystać również pouczenia okresowe i doraźne, narady, odprawy z pracownikami itp.

ROZDZIAŁ IX
ZALĄCZNIKI

WZÓR UPOWAŻNIENIA DO PRAC W KOMISJI KOLEJOWEJ

 <p>KOLEJE MAŁOPOLSKIE</p> <p><u>PODSTAWA PRAWNA</u></p> <p>1. § 8 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym</p> <p>2. § 10 ust. 3 Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8</p>	<p>..... (stempel podłużny pracodawcy)</p> <p>UPOWAŻNIENIE Nr /...../..... *</p> <p>Niniejszym upoważniam</p> <p>Panią/Pana** (Imię i Nazwisko)*** (stanowisko)*** (miejsce zatrudnienia)*** legitymującą/legitymującego** się (nr i rodzaj dokumentu tożsamości)*** do udziału w pracach komisji kolejowych</p> <p>..... (stempel podłużny imienny kierownika jednostki organizacyjnej)</p> <p>(miejscowość)***, (dd.mm.rrrr)***</p>
--	---

GRAFIK DYŻURÓW* CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ*

„Koleje Małopolskie” sp. z o. o. w okresie od.....do.....

Lp.	Imię i nazwisko	Kontakt	w dniach	Uwagi

*/ Dyżur rozpoczyna się o godz.7:00 w pierwszym dniu i kończy o godz.7:00 w ostatnim dniu (7 dni);

I. KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ POWAŻNEGO WYPADKU / WYPADKU ORAZ ICH KATEGORIE

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
	1	2
1.	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2.	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3.	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4.	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5.	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
6.	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7.	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
8.	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9.	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10.	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11.	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12.	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13.	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14.	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	*13
15.	Zamach zbrodniczy	*14
16.	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
17.	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16
18.	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
19.	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
20.	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	*19
21.	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	*20

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
	1	2
22.	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	*21
23.	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
24.	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do 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.	Eksplodacja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28.	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy py 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.	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31
32.	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
33.	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
34.	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	*34
35.	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36.	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36
37.	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38.	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39.	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niez elektryfikowany	*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

Objaśnienie

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 liczbowa;
- 3) zakwalifikować zdarzenie poprzez wstawienie w miejsce symbolu „*” przy kategorii liczbowej oznaczenia literowego określonego wcześniej (zgodnie z pkt. 1).

Przykład

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

Samobójstwom oraz próbom samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, należy nadawać oznaczenie literowe odpowiednio S (samobójstwo) lub PS (próba samobójcza).

II. KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ INCYDENTU ORAZ JEJ KATEGORIE

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
	1	2
1.	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2.	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3.	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4.	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
5.	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6.	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7.	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8.	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9.	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10.	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11.	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12.	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: – nieostrożenie 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 uszkodzonych	C55
16.	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
	1	2
17.	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
18.	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzenia	C60
19.	Zamach zbrodniczy	C61
20.	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy 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 uszkodzenia 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 uszkodzenia lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	C65
24.	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogateką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	C66
25.	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
26.	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
27.	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	C69

Objaśnienie

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

Przykład

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

III. KWALIFIKACJA PRZYCZYNY SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ ORAZ JEJ KATEGORIE

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
	1	2
1.	Wystąpienie stanu awaryjnego lub innej nieprawidłowości (w tym nieprawidłowości załadunku) w pojeździe kolejowym bez napędu, zarejestrowane przez urządzenie dsat albo dostrzeżone przez personel obsługi, które nie spowodowało konieczności wyłączenia tego pojazdu z pociągu	D70
2.	Wystąpienie stanu awaryjnego lub innej nieprawidłowości (w tym nieprawidłowości załadunku) w pojeździe kolejowym (płaskie miejsca lub nalepy na powierzchni tocznej koła, luźna obręcz na kole stwierdzona podczas postoju pociągu itp.), zarejestrowane przez urządzenie dsat albo dostrzeżone przez personel obsługi, które spowodowało konieczność wyłączenia tego pojazdu z pociągu	D71
3.	Uszkodzenie nawierzchni kolejowej (w tym pęknięcie szyny) lub obiektu inżynierskiego	D72
4.	Awaryjne zamknięcie toru spowodowane brakiem właściwego planowania robót w zakresie branży drogowej	D721
5.	Uszkodzenie urządzeń przejazdowych (stwierdzone w czasie, gdy do przejazdu kolejowo-drogowego nie zbliżał się pojazd kolejowy) lub zakłócenie w ruchu kolejowym – spowodowane niewłaściwym zachowaniem użytkownika przejazdu lub wybrykiem chuligańskim	D73
6.	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie łączy ogólnie-eksploatacyjnych, łączy transmisji danych albo kabli szlakowych teletechnicznych	D74
7.	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę w torze lub skrajni toru niestanowiącą zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu, niepowodujące strat w mieniu ani środowisku lub zatrzymanie się przed taką przeszkodą	D75
8.	Nieprawidłowe działanie urządzeń: srk, łączności, energetycznych lub sieci trakcyjnej spowodowane kradzieżą	D76
9.	Wyprawienie pociągu lub pojazdu kolejowego w kierunku niezgodnym z opracowanym rozkładem jazdy, na sygnał zezwalający, przy sprawnie działających urządzeniach srk	D77
10.	Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, w tym na przejazdach kolejowo-drogowych, oraz urządzeń telewizji użytkowej	D78
11.	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego na stacji lub przystanku osobowym, na którym miał wyznaczony postój dla wsiadania i wysiadania pasażerów, w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo przejechanie poza miejsce oznaczone wskaźnikiem wg instrukcji le-1 (o ile w dalszym ciągu możliwe było wsiadanie i wysiadanie podróżnych na peronie, bez konieczności cofania pociągu)	D79
12.	Uszkodzenie sieci trakcyjnej lub przerwa w jej zasilaniu	D80
13.	Awaryjne zamknięcie toru spowodowane brakiem właściwego planowania robót w zakresie branży energetyki	D801
14.	Przerwa łączności w sieci zapowiadawczej, strażnicowej lub radiowej	D81
15.	Uszkodzenie, zły stan techniczny lub brak wymaganych parametrów technicznych pojazdu kolejowego z napędem, który spowodował konieczność jego sprawdzenia, naprawy, wymiany, wyłączenia ze składu pociągu lub użycia lokomotywy dodatkowej – z powodów innych niż zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu	D82
16.	Wysypywanie się środka chemicznego, wyciek cieczy lub ulatnianie się gazu niewymagające interwencji władz ani zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego	D83
17.	Przypadkowe nadanie automatyczne sygnału A1r „Alarm” przez pracownika kolejowego lub nieuprawnione nadanie tego sygnału przez inną osobę	D84
18.	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę, w tym: obrzucenie kamieniami obiektów i pojazdów kolejowych, napady na pojazdy kolejowe – niestanowiące zagrożenia dla pasażerów ani pracowników kolejowych, a także przebywanie osób nieuprawnionych na obszarze kolejowym	D85
19.	Pożar obiektów, pomieszczeń kolejowych lub w granicach obszaru kolejowego (las, zboża, trawy itp.) poza bezpośrednim sąsiedztwem torów, a także długotrwale odstawionego pojazdu kolejowego	D86

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
	1	2
20.	Uszkodzenie sieci jezdnej zależne od elektrycznego pojazdu trakcyjnego i/lub jego obsługi, w tym spowodowane złym stanem technicznym odbieraka prądu	D87
21.	Zdarzenia losowe, np.: burze, huragany, zasy py śnieżne, osunięcia ziemi, powalone drzewa itp. – niepowodujące strat w mieniu	D88
22.	Kradzież lub usiłowanie kradzieży mienia kolejowego lub mienia powierzonego kolei oraz włamanie do pomieszczeń służbowych	D89
23.	Niewłaściwe załadowanie przesyłki	D90
24.	Inne sytuacje potencjalnie niebezpieczne – niewystępujące w ww. kwalifikacjach	D91

Kwalifikacja innych wydarzeń kolejowych

Lp.	Kwalifikacja wydarzenia	Kategoria
	1	2
1.	Wydarzenia związane z czynnościami handlowymi lub technologicznymi w pociągu, np. wydłużona odprawa celna, wydłużone lokowanie podróżnych, przyjmowanie i wydawanie przesyłek konduktorskich, włączanie / wyłączanie wagonów na dyspozycję przewoźnika, brak sprawnego taboru, oczekiwanie na drużynę pociągową lub wydłużona podmiana, usunięcie z pociągu pasażera bez ważnego biletu, interwencja Policji itp.	D92
2.	Śmierć, zasłabnięcie, uszkodzenie ciała w pojeździe kolejowym lub na obszarze kolejowym – niezwiązane z ruchem kolejowym	D93
3.	Pozostałe wydarzenia kolejowe niebędące zdarzeniami ani sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi	D99

WZÓR REJESTRU ZDARZEŃ / SYTUACJI

Lp.	Data	Godz.	Numer pociągu	Relacja pociągu	Miejsce	Linia	Km	Opis i przyczyna zdarzenia / sytuacji	Uwagi

Załącznik nr 5. Przekazywanie informacji o zdarzeniach

Zasady przekazywania informacji o zdarzeniach do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych:

1. skany dokumentów (zawiadomień oraz protokołów ustaleń końcowych, a także ich ewentualne korekty) należy kierować za pośrednictwem poczty elektronicznej na adresy e-mail:

- 1) zdarzenia@utk.gov.pl ,
- 2) pkbwbk@mib.gov.pl ,

oraz

- 3) sekretariat@kolejemaalopolskie.com.pl ,
- 4) Pełnomocnika Zarządu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem: robert.starosta@kolejemaalopolskie.com.pl .

2. wiadomości e-mail powinny zawierać ujednoczoną formę tematu według wzoru:

RODZAJ DOKUMENTU-RRRR.MM.DD-KATEGORIA ZDARZENIA-NR LINII-WOJEWÓDZTWO

- 1) **RODZAJ DOKUMENTU** należy podać nazwę przekazywanego dokumentu np.: zawiadomienie, korekta zawiadomienia, puk, korekta puk,
- 2) **RRRR.MM.DD** należy podać data zdarzenia,
- 3) **KATEGORIA ZDARZENIA** należy podać wstępnie ustaloną kategorię zdarzenia, jeżeli jeszcze jej nie ustalono należy wstawić znak „??”,
- 4) **NR LINII lub BOCZNICA** należy podać nr linii, na której doszło do zdarzenia, w przypadku bocznicy należy wpisać słowo „BOCZNICA”,
- 5) **WOJEWÓDZTWO** należy podać nazwę województwa na terenie, którego doszło do zdarzenia.

Przykład tematu maila: zawiadomienie-2020.05.20-C44-linia 91-małopolskie.

Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu na bocznicy należy obowiązkowo przestać na ww. adresy mailowe a opcjonalnie (w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia) do właściwej miejscowo – prokuratury regionalnej, komendy powiatowej (miejskiej) lub rejonowej Policji, komendy miejskiej bądź powiatowej Państwowej Straży Pożarnej.

Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu powinno być przesłane niezwłocznie, nie później jednak niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.

WZÓR ZESTAWIENIA ZDARZEŃ / SYTUACJI

ZESTAWIENIE ZDARZEŃ / SYTUACJI za kwartał roku

Lp.	data	godz., min	szlak, stacja, p.o.	zabici (ilu)	ranni (ilu)	zwięzły opis	kategoria zdarzenia / sytuacji
1	2	3	4	5	6	7	8

Sporządził:.....

KARTA SKUTKÓW

(data)

(numer karty)

I. Kategoria zdarzenia / sytuacji:

1. data, czas i miejsce:
2. zwięzły opis:
3. prowadzący postępowanie:
4. adresaci karty:

II. Uszkodzenia pojazdów kolejowych (w tym dzierżawione, leasingowane, użyzione):

Nr pojazdu:, koszt szacunkowy: zł, koszt rzeczywisty: zł

Pkt. II sporządził:, data, podpis

III. Koszty:

Komórka organizacyjna Spółki (wskazany adresat):, kwota: zł

Pkt. III sporządził:, data, podpis

IV. Koszty:

Komórka organizacyjna Spółki (wskazany adresat):, kwota: zł

Pkt. IV sporządził:, data, podpis

V. Koszty:

Komórka organizacyjna Spółki (wskazany adresat):, kwota: zł

Pkt. V sporządził:, data, podpis

VI. Koszty:

Komórka organizacyjna Spółki (wskazany adresat):, kwota: zł

Pkt. V sporządził:, data, podpis

VII. Rekompensaty od innych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu:

Podmiot:, kwota rekompensaty: zł

Pkt. VI sporządził:, data, podpis

VIII. Uzyskane rekompensaty od stron trzecich:

Podmiot:, kwota rekompensaty: zł

Pkt. VII sporządził, data, podpis

IX. Koszty ogółem pkt. II-VIII:

Koszt / strata razem..... zł.

Prowadzący postępowanie otrzymał:

Zmiany do Zestawienia lub uzupełnienie kosztów:

1/ pkt:, dokonał:, data:,

2/ pkt:, dokonał:, data:,

Uwagi:

- do punktu..... - (treść) – (podpis wprowadzającego uwagę)

KARTA „Czynniki ludzkie”

Imię i nazwisko: Stanowisko ¹⁾:

1. Cechy ludzkie i indywidualne		
1.1	Wiek	.....lat
1.2	Pracodawca ¹⁾
1.3	Pozostali pracodawcy (wraz ze stanowiskami, na których jest u nich zatrudniony) (.....) (.....) (.....)
1.4	Staż pracy (ogółem)	..... lat miesięcy
1.5	Staż pracy (ogółem) na stanowisku, na którym wykonując czynności pracownik brał udział w zdarzeniu	..... lat miesięcy
1.6	Staż pracy u pracodawcy ¹⁾ (w tym na stanowisku, na którym wykonując czynności pracownik brał udział w zdarzeniu)	..... lat miesięcy (..... lat miesięcy)
1.7	Data ostatniego egzaminu okresowego / weryfikacyjnego (lub sprawdzianu wiedzy i umiejętności) na stanowisku, na którym wykonując czynności pracownik brał udział w zdarzeniu	egzamin / spr. wiedzy i umiejętności* okresowy / dodatkowy (weryfikacyjny)*-.....-..... [dd-mm-rrrr]
1.8	Znajomość infrastruktury (szlaku lub posterunku), na którym doszło do zdarzenia	data uzyskania aktualnej autoryzacji na infrastrukturze, na której doszło do zdarzenia ²⁾
1.9		ostatnia jazda / dyżur na posterunku / obecność na infrastrukturze przed zdarzeniem
1.10		liczbajazd / dyżurów na posterunku / obecności na infrastrukturze w ostatnich 30 / 90 dniach
1.11	Znajomość taboru, przy obsłudze którego doszło do zdarzenia ³⁾	Data uzyskania aktualnej autoryzacji / uprawnień do prowadzenia na pojeździe, na którym doszło do zdarzenia
1.12		ostatnia jazda przed zdarzeniem
1.13		liczba jazd w ost. 30 / 90 dniach
1.14	Czy na typie pojazdu, który brał udział w zdarzeniu, pracownik miał przeprowadzony sprawdzian wiedzy i umiejętności ⁴⁾	NIE / TAK* - kiedy po raz ostatni?-.....-..... [dd-mm-rrrr]
1.15	Czy na infrastrukturze zarządcy, na której doszło do zdarzenia, pracownik miał przeprowadzony sprawdzian wiedzy i umiejętności ⁴⁾	NIE / TAK* - kiedy po raz ostatni?-.....-..... [dd-mm-rrrr]
1.16	Data ostatniego szkolenia na symulatorze wraz ze wskazaniem symulatora, na którym przeprowadzono szkolenie (dotyczy maszynisty)-.....-.....
1.17	Ośrodek szkolenia / egzaminowania, w którym przeprowadzono ostatni sprawdzian wiedzy i umiejętności (dotyczy maszynisty)	.....
1.18	Data ostatnich pouczeń okresowych, w których uczestniczył pracownik	.....-.....-..... [dd-mm-rrrr]
1.19	Forma ostatnich pouczeń okresowych, w których uczestniczył pracownik	stacjonarna / zdalna*
1.20	Wynik badania na obecność alkoholu / środków odurzających	pozytywny-negatywny* / pozytywny-negatywny*
1.21	Data ostatniego / następnego badania lekarskiego na stanowisko, na którym wykonując czynności pracownik brał udział w zdarzeniu	.....-.....-..... / .....-.....-..... [dd-mm-rrrr] / [dd-mm-rrrr]
1.22	Ograniczenia figurujące w orzeczeniu lekarskim (np. konieczność pracy w okularach korekcyjnych)	NIE / TAK* - jakie?

		Czy spełniono warunki wskazane w orz. lek.? TAK/NIE*	
1.23	Czynniki stresogenne zidentyfikowane u pracodawcy dla stanowiska ¹⁾	NIE/TAK* - jakie?	
1.24	Wnioski z samooceny pracownika dotyczącej jego stanu psychofizycznego (np. możliwy wpływ stresu i/lub zmęczenia związanego z aktywnością pozazawodową, sytuacją życiową, rodzinną, itp.) ⁵⁾	
1.25	Zaplanowane przed zaistnieniem zdarzenia przerwy w pracy (np. urlop) lub inne zaplanowane zmiany (np. przeniesienie na inne stanowisko, delegowanie do innej lokalizacji, wypowiedzenie świadczenia pracy)	..... ..... .....
1.26	Data i godzina rozpoczęcia pracy-.....-..... / :	
1.27	Liczba godzin pracy od rozpoczęcia do wystąpienia zdarzenia :	
1.28	Liczba pełnych godzin wypoczynku przed rozpoczęciem pracy - z uwzględnieniem pracy u wszystkich pracodawców	..... godzin
1.29	Średnio-miesięczna liczba godzin pracy wraz z nadgodzinami (z uwzględnieniem wszystkich pracodawców) w okresie poprzedzającym zdarzenie	w miesiącu, w którym doszło do zdarzenia godz. ⁶⁾ w miesiącu poprzedzającym zdarzenie: godz.	
1.30	Przerwy w świadczeniu pracy przez pracownika (np. urlopy, zwolnienia chorobowe) w okresie 3 miesięcy przed zaistnieniem zdarzenia wraz z podaniem dokładnych terminów	..... .....
1.31	Gratyfikacje uznaniowe (premie, nagrody) przyznane przez pracodawcę ¹⁾ w okresie ostatnich 3 miesięcy przed wystąpieniem zdarzenia	..... .....
1.32	Narzędzia dyscyplinujące (kary, potrącenia, upomnienia, nagany, itp.) zastosowane przez pracodawcę ¹⁾ w okresie ostatnich 3 miesięcy przed wystąpieniem zdarzenia	..... .....
2. Czynniki związane ze stanowiskiem pracy			
2.1	Czy od czasu ostatniej jazdy odcinkiem, na którym doszło do zdarzenia (po tym samym torze i w tym samym kierunku), nastąpiła zmiana prędkości drogowej / wprowadzenie ostrzeżenia stałego / doraźnego? (dotyczy maszynisty)	TAK/NIE*	
2.2	Czy od ostatniej obsługi pociągu, na którym doszło do zdarzenia lub od dyżuru na tej samej zmianie roboczej na danym posterunku, nastąpiła zmiana rozkładu jazdy? ⁷⁾	TAK/NIE*	
2.3	Ergonomia stanowiska pracy ⁸⁾	
2.4	Czy dostępne były niezbędne zasoby sprzętowe służące komunikacji?	TAK / NIE* - opis braków:	
2.5	Jakość komunikacji	Czy dokonywanie ustaleń i przekazywanie / odbieranie poleceń odbywało się w sposób zgodny z przepisami?	TAK / NIE* - opis nieprawidłowości:
2.6		Czy przekazywane / odbierane komunikaty były jednoznaczne?	TAK / NIE* - opis nieprawidłowości:
2.7		Czy przekazywane / odbierane komunikaty były zwięzłe i zrozumiałe dla odbiorcy?	TAK / NIE* - opis nieprawidłowości:
2.8	Czy pracownik dokonał przed lub podczas zmiany roboczej wymaganych czynności związanych z utrzymaniem przypisanej mu maszyny / urządzenia / pojazdu (przeгляд, sprawdzenie działania, itp.)?	TAK / NIE* - opis nieprawidłowości:	
2.9	Obsada lokomotywy (pojazdu) / posterunku ruchu / innego posterunku*	jednoosobowa / dwuosobowa / wieloosobowa*	

2.10	Liczba osób przebywających podczas zdarzenia w kabinie sterowniczej / na posterunku ruchu / innym posterunku*	..... osób
2.11	Czy podczas zdarzenia w kabinie sterowniczej / na posterunku ruchu / innym posterunku* przebywały osoby postronne?	TAK/NIE*
3. Czynniki i zadania organizacyjne		
3.1	Czy pracodawca prowadził analizy pracochłonności na stanowisku ¹⁾ ?	NIE / TAK* - jakie były wnioski?
3.2	Czy obsada pojazdu / posterunku / innego stanowiska pracy była wystarczająca względem obciążenia pracą?	TAK / NIE*
3.3	Czy bezpośrednio przed i podczas zdarzenia pracownik identyfikował problemy w komunikacji bezpośredniej w ramach zespołu?	NIE/TAK* - jakie?
3.4	Czy bezpośrednio przed i podczas zdarzenia pracownik identyfikował problemy we współpracy w ramach zespołu?	NIE/TAK* - jakie?
3.5	Czy zatrudnienie pracownika w dniu zdarzenia było planowe (wynikające z harmonogramu pracy)?	TAK/NIE*
3.6	Czy pracodawca ¹⁾ dysponuje niezbędną rezerwą w postaci pracowników mogących zastąpić pracownika przy wykonywaniu czynności na zajmowanym stanowisku?	TAK/NIE*
3.7	Czy pracownik miał dostęp do niezbędnych na stanowisku pracy zasobów (środków, narzędzi, dokumentów, itd.)? ⁹⁾	TAK / NIE* - opis braków:
3.8	Działania pracodawcy ¹⁾ podejmowane względem pracownika w okresie 1 roku przed zaistnieniem zdarzenia (np. odsunięcie od wykonywania czynności, przeniesienie na inne stanowisko, inne działania podejmowane po kontrolach wewnętrznych, czy - w przypadku maszynisty - na skutek wniosków po szkoleniu na symulatorze)	..... ..... .....
3.9	Czy pracownik zgłaszał pracodawcy ¹⁾ (przełożonym) zagrożenia powiązane ze zdarzeniem przed jego zaistnieniem?	NIE / TAK* - jaka była reakcja pracodawcy?
3.10	Czy wykonywane przez pracownika zadania zlecane przez pracodawcę ¹⁾ były zgodne z profilem działalności przedsiębiorstwa określonym w dokumentach uprawniających? ¹⁰⁾	TAK / NIE* - opis nieprawidłowości:
3.11	Czy podczas ostatniej kontroli Prezesa UTK prowadzonej u pracodawcy ¹⁾ stwierdzono systemowe nieprawidłowości dotyczące kwestii pracowniczych (kwalifikacji, realizacji zadań, itd.)?	TAK / NIE* - opis nieprawidłowości:
4. Czynniki środowiskowe		
4.1	Warunki w miejscu pracy bezpośrednio przed i podczas zdarzenia ¹¹⁾	hałas
4.2		oświetlenie
4.3		wibracje
4.4		temperatura na stanowisku pracy °C
4.5		inne
4.6	Inne czynniki mogące mieć wpływ na koncentrację (np. słuchanie muzyki, rozmowa przez telefon, itp.) ¹²⁾
4.7	Udział pracownika we wcześniejszych zdarzeniach	NIE / TAK* - krótki opis:
4.8	Warunki pogodowe	temperatura °C
4.9		zachmurzenie pełne / umiarkowane / brak*
4.10		opady deszcz / mżawka / śnieg / grad / brak*

4.11		ciśnienie atmosferyczne	..... hPa
4.12		widoczność	dobra / umiarkowana / słaba / zła*
4.13		inne zjawiska	..........
4.14	Warunki geograficzne	spadki / wzniesienia drogi kolejowej	..........
4.15		obiekty utrudniające widoczność	..........
4.16	Czy w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie wykonywane były prace mogące wpływać na dekoncentrację pracownika lub obciążające go do podejmowania dodatkowych czynności (generujące dodatkowe obowiązki)?		NIE/TAK*- jakie?

* - niepotrzebne skreślić

- 1) - dot. pracodawcy i / lub stanowiska, na którym wykonując czynności pracownik brał udział w zdarzeniu;
- 2) - nie dotyczy maszynisty;
- 3) - dotyczy stanowisk, na których wymagana jest znajomość taboru;
- 4) - dotyczy wyłącznie maszynisty;
- 5) - należy zamieścić informacje pozyskane bezpośrednio od danego pracownika;
- 6) - wyliczona na podstawie wykonania planu pracy od 1. dnia miesiąca do dnia zdarzenia i odniesiona proporcjonalnie do całego miesiąca;
- 7) - dotyczy zdarzeń związanych np. z niezatrzymaniem w wyznaczonym w rozkładzie jazdy miejscu, pominięciem wskaźnika W 4 przez pociąg pasażerski lub przyjęciem pociągu na tor niezgodny z rozkładem jazdy (np. pociągu pasażerskiego z postojem handlowym na tor bez krawędzi peronowej);
- 8) - w szczególności: czy pozycja pracownika na stanowisku pracy była odpowiednia względem wykonywanych czynności - nie sprzyjała dekoncentracji, czy wszystkie niezbędne elementy były rozmieszczone w sposób umożliwiający swobodny dostęp do nich (wskazane załączenie fotografii obrazującej stanowisko pracy), czy informacje wyświetlane na monitorach były czytelne, czy ich forma (kolorystyka, kontrast) była odpowiednia, czy kolejność monitorów telewizji przemysłowej na posterunkach ruchu odzwierciedlała kolejność poszczególnych lokalizacji na gruncie;
- 9) - w szczególności: czy pracownik dysponował niezbędnym wyposażeniem na stanowisku pracy - adekwatnym do wykonywanych czynności, np. wymaganych przyborów sygnałowych, urządzeń radiołączności, łączności telefonicznej, odzieży ochronnej, rozkładu jazdy, rozkazów pisemnych, oprogramowania komputerowego, czy dostępu do systemów (np. na posterunku ruchu czy posterunku dróżnika przejazdowego);
- 10) - w szczególności: czy nie wykraczały poza warunki określone w świadectwie / certyfikacie / autoryzacji bezpieczeństwa;
- 11) - należy zamieścić informacje będące efektem analizy przeprowadzonej przez komisję kolejową, której głównym celem powinna być ocena wpływu panujących warunków na zaistnienie zdarzenia, tzn.:
 - hałas - czy jego poziom nie mógł mieć wpływu na wykonywanie czynności na danym stanowisku; należy tu rozważyć również czas narażenia pracownika na mogące powodować rozproszenie odgłosy w tle - nawet jeżeli ich natężenie nie było wysokie;
 - oświetlenie - czy było odpowiednie dla prawidłowego i niezakłóconego wykonywania czynności na danym stanowisku (tzn. odpowiednie natężenie sztucznego oświetlenia podczas pracy w porze ciemnej, ale również możliwe oślepienie pracownika przez światło słoneczne);
 - wibracje - czy ich poziom mógł wpłynąć na wykonywanie obowiązków służbowych, czy narażenie pracownika na wibracje było długotrwałe, a przez to mogło potęgować odczuwany dyskomfort;
 - temperatura na stanowisku pracy - podanie możliwie dokładnej temperatury oraz ocena wpływu na wykonywanie czynności na stanowisku;
 - inne - wszystkie inne stwierdzone okoliczności związane z warunkami w miejscu pracy, mogący mieć wpływ na koncentrację, szybkość podejmowanych działań, np. nieporządek na stanowisku pracy;
- 12) - należy zamieścić informacje będące wnioskami sformułowanymi przez komisję kolejową na podstawie ustaleń wynikających z odsłuchu zapisanych rozmów prowadzonych z wykorzystaniem urządzeń radiołączności, analizy bilingów telefonicznych, stanu faktycznego ustalonego na podstawie dostępnego materiału dowodowego (np. wysłuchania innych pracowników), itd.