

Instrukcja o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i zakres instrukcji

1. Celem instrukcji jest poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez ustalanie i wykonywanie środków zapobiegawczych przyjętych przez komisje powypadkowe oraz określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu wypadku lub incydentu kolejowego.
2. Instrukcja określa szczegółowe zasady powiadamiania o wypadkach i incydentach kolejowych oraz zasady i tryb pracy komisji powypadkowych.
3. W sprawie wypadków w ruchu granicznym oraz w ruchu z innym zarządcą infrastruktury należy przestrzegać postanowień zawartych porozumień.
4. Instrukcja określa także:
 - 1) zasady prowadzenia statystyki i analizy stanu bezpieczeństwa,
 - 2) zasady postępowania w zakresie zapobiegania wypadkom,
 - 3) inne kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, uregulowane niniejszą instrukcją.
5. Instrukcja wprowadza niektóre definicje i regulacje zawarte w Dyrektywie 2004/49/WE
6. Instrukcja obowiązuje we wszystkich jednostkach organizacyjnych Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej PLK, oraz innych przedsiębiorców kolejowych, którzy zostaną zobowiązani do jej stosowania na podstawie umowy.
7. Zasady prowadzenia akcji ratunkowych reguluje „Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym”.
8. Postępowanie w razie katastrofy budowlanej regulują odrębne przepisy.

§ 2

Znaczenie używanych określeń

1. Wypadek kolejowy - zdarzenie polegające na zderzeniu, najechaniu, wykolejeniu lub starciu pojazdów kolejowych. Wypadkiem kolejowym jest także kolizja pojazdu kolejowego z pojazdem drogowym.
2. Katastrofa kolejowa – wypadek kolejowy, na skutek którego wystąpiły ofiary w ludziach lub straty materialne spowodowane wypadkiem, których wartość przekracza równowartość w złotych 50 000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu powstania szkody.
3. Incydent kolejowy – niezamierzone zdarzenie inne niż wypadek kolejowy, związane z ruchem pojazdu kolejowego i mające wpływ na bezpieczeństwo jego ruchu.
4. Zderzenie – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków.
5. Najechanie – niezamierzone, dynamiczne:
 - 1) zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
 - 2) zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,

- 3)**najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie,
- 4)**najechanie pojazdu kolejowego na osobę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego,
- 5)**najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego powodujące wykolejenie pojazdu
- 6)**kolejowego.
- 6.**Wykolejenie – trwały brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.
- 7.**Starcie – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.
- 8.**Zarządca infrastruktury – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową;
- 9.**Linia kolejowa – tory kolejowe wraz z zajęтыми pod nie gruntami oraz przyległy pas gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, wraz z zajęтыми pod nie gruntami;
- 10.**Posterunek ruchu – wyznaczone miejsce służące do eksploatacji kolei zapewniające bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu kolejowego. Posterunki ruchu dzielą się na posterunki następcze, pomocnicze i osłonne.
- 11.**Posterunek zapowiadawczy – następczy posterunek ruchu umożliwiający zmianę kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przy-legły.
- 12.**Stacja – posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład.
- 13.**Szlak kolejowy – część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
- 14.**Odstęp – część toru szlakowego między:
- 1)**posterunkiem zapowiadawczym i najbliższym posterunkiem odstępowym, bocznicy lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej,
 - 2)**dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznicy,
 - 3)**posterunkiem odstępowym i bocznicy,
 - 4)**dwoma kolejnymi semaforami blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.
- 15.**Bocznica kolejowa – infrastruktura kolejowa przeznaczona do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów oraz ich przemieszczania i włączania do ruchu po sieci kolejowej.
- 16.**Pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.
- 17.**Poszkodowany – osoba, która w wyniku wypadku kolejowego poniosła śmierć na miejscu, zmarła w wyniku odniesionych obrażeń ciała albo doznała w wyniku wypadku kolejowego obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej.
- 18.**Ofiary w ludziach – zabici i poważnie ranni w wypadku.
- 19.**Zabity – osoba, która utraciła życie w katastrofie kolejowej lub w jej wyniku do-znała obrażeń ciała, powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia kata-strofy (z wyłączeniem samobójstwa).
- 20.**Poważnie ranny – osoba, która w wyniku wypadku doznała obrażeń ciała, po-wodujących hospitalizację na okres dłuższy niż 24 godziny (z wyłączeniem próby samobójstwa).
- 21.**Podróżny – osoba odbywająca podróż, znajdującą się na obszarze kolejowym, w pociągu i w innych pojazdach kolejowych poza obiektami, miejscami, pomieszczeniami i pojazdami, do których wstęp jest zabroniony.

22.Pasażer – każda osoba z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywająca podróż koleją. Dla celów statystyki wypadków, włącza się pasażerów usiłujących wsiąść lub wysiąść do lub z poruszającego się pociągu.

23.Pracownik kolejowy – każda osoba zatrudniona przez zarządcę infrastruktury lub przewoźnika kolejowego. Do pracowników kolejowych zaliczamy również osoby zatrudnione przez użytkownika bocznic kolejowej, które wykonują czynności związane z przewozami kolejowymi oraz osoby zatrudnione przez przedsiębiorstwa wykonujące prace na rzecz zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego.

24.Osoba postronna – każda osoba nie będąca podróżnym, pasażerem lub pracownikiem kolejowym, która poniosła śmierć lub doznała obrażeń w wypadku kolejowym. Do osób postronnych zalicza się także obsługę wagonów sypialnych, restauracyjnych, pocztowych, celników, policjantów, konwojentów przesyłek, czyszcicieli wagonów, pracowników kolejowych nie wykonujących obowiązków służbowych i nie będących podróżnymi oraz pracowników innych przedsiębiorstw pracujących na terenie PLK.

25.Straty – koszty związane z wypadkiem lub incydem kolejowym.

26.Komisja powypadkowa – zespół osób wyznaczonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub dyrektora zakładu linii kolejowych PLK lub kierowników jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca wypadku, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku kolejowym, do zbadania okoliczności i przyczyn wypadku kolejowego oraz ustalenia wniosków zapobiegawczych i wskazania środków zaradczych.

27.Kierujący akcją ratunkową – osoba będąca przedstawicielem zarządcy infrastruktury lub Państwowej Straży Pożarnej, kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratunkowej do czasu usunięcia skutków wypadku kolejowego.

28.Właściwy dyspozytor – dyspozytor PLK lub innego przedsiębiorstwa kolejowe-go otrzymujący zgłoszenie o wypadku.

29.Przerwa w ruchu pociągów – wstrzymanie ruchu pociągów wskutek przeszkody lub zatarasowania na stacji wjazdu lub wyjazdu, względnie toru szlakowego na szlaku jednotorowym, albo obu torów na szlaku dwutorowym, które uniemożliwiają jazdę pociągów do jednej z sąsiednich stacji na okres powyżej 30 minut.

30.Ograniczenie ruchu – zmniejszenie przepustowości szlaku lub stacji trwające powyżej 60 minut, jeżeli spowodowało opóźnienie pociągów.

ROZDZIAŁ II

ZAWIADOMIENIE O WYPADKU

§ 3

Zgłoszenie o wypadku

1.Pracownik kolejowy, który zauważył, że może dojść do wypadku kolejowego, powinien użyć wszelkich możliwych środków aby mu zapobiec, a gdy to jest nie-możliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.

2.Pracownik kolejowy obowiązany jest zgłosić wypadek niezwłocznie, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury lub dyspozytorowi, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób.

3.W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury.

4.Użytkownik bocznic kolejowej powinien zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu

zarządcy infrastruktury stacji obsługującej bocznice o każdym wypadku kolejowym zaistniałym na bocznicach.

5. Kierujący robotami na nowobudowanych liniach, torach, obiektach i urządzeniach nie oddanych do eksploatacji, powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury najbliższego posterunku ruchu o wszystkich zaistniałych wypadkach kolejowych na terenie wykonywania robót.

6. Zgłaszając wypadek kolejowy należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki; brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.

§ 4

Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie wypadku, powinien:

- 1)** wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku wypadku są ofiary w ludziach,
- 2)** zgłosić niezwłocznie wypadek swojemu bezpośredniemu przełożonemu, właściwemu dyspozytorowi oraz jednostce straży ochrony kolei,
- 3)** wezwać straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i medycznego, a w szczególności w przypadku:
 - a)** uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - b)** pożaru lub wybuchu,
 - c)** zawalenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - d)** wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - e)** niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania,
- 4)** zamknąć tor, na którym powstała przeszkoda dla ruchu, w przypadku wypadku z pojazdem kolejowym, uszkodzenia budowli, urządzeń kolejowych lub sieci trakcyjnej,
- 5)** żądać od właściwego dyspozytora stosownie do potrzeb:
 - a)** wezwania pociągu ratownictwa technicznego,
 - b)** wezwania pomocy dla ambulansu pocztowego,
 - c)** powiadomienia Policji,
 - d)** powiadomienia dyspozytora zasilania elektroenergetycznego,
- 6)** niezwłocznie wezwać pogotowie ratunkowe po otrzymaniu zgłoszenia o najechaniu pojazdu kolejowego na człowieka oraz zawiadomić o wypadku najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności.

2. Dyspozytor zakładu linii kolejowych, któremu zgłoszono wypadek jest zobowiązany:

- 1)** dokonać lub nakazać dokonania czynności, o których mowa w ust. 1 pkt. 1 - 4, jeżeli nie zostały one wykonane przez dyżurnego ruchu,
- 2)** zgłosić niezwłocznie wypadek swojemu bezpośredniemu przełożonemu oraz dyspozytorowi wyższego szczebla oraz właściwemu terytorialnie dyspozytorowi straży ochrony kolei,
- 3)** wezwać stosownie do potrzeb i sytuacji jednostki ratownictwa technicznego,
- 4)** zgłosić niezwłocznie wypadek dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w wypadku,
- 5)** powiadomić członków komisji powypadkowej właściwej dla okoliczności i skutków wypadku o konieczności przybycia na miejsce wypadku,
- 6)** zgłosić wypadek właściwej terytorialnie komendzie Policji oraz prokuraturze odpowiedniego szczebla,
- 7)** powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres

niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli wypadek nastąpił na torach zelektryfikowanych,

8) powiadomić:

- a)** jednostkę macierzystą pracownika kolejowego, który został poszkodowany w wypadku i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy,
- b)** przedstawiciela przewoźnika o udziale w wypadku jego pojazdu kolejowego,
- c)** najbliższą placówkę pocztową operatora publicznego, jeżeli pracownicy pocztowi pełniący służbę w pojeździe kolejowym (pocztowym) zostali poszkodowani w wypadku, albo zostały uszkodzone w wypadku przesyłki pocztowe,
- d)** najbliższy urząd celny, jeżeli pracownicy celni, wykonujący czynności służbowe na terenie kolejowym zostali poszkodowani w wypadku, lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocłeniu,

3. Dyspozytor Ekspozytury Kierowania Ruchem, któremu zgłoszono wypadek jest zobowiązany:

- 1)** powiadomić o wypadku dyżurującego naczelnego dyrektora lub zastępcę od działu regionalnego właściwego dla miejsca wypadku,
- 2)** powiadomić o wypadku pracownika bezpieczeństwa ruchu kolejowego w oddziale regionalnym właściwym dla miejsca wypadku,
- 3)** powiadomić odpowiednio terytorialnie Centra Zarządzania Kryzysowego administracji państwowej i samorządowej,
- 4)** powiadomić o wypadku państwowy powiatowy organ ochrony środowiska i państwowego inspektora sanitarnego, w przypadku zagrożenia środowiska,
- 5)** powiadomić o wypadku oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy dla miejsca wypadku,
- 6)** wezwać na hasło „Ratunek” ekipę ratunkową z najbliższej położonego zakładu chemicznego, jeżeli wypadek spowodował toksyczne zagrożenie dla środowiska,
- 7)** w przypadku zagrożenia radiacyjnego powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki i wojewodę właściwego dla miejsca wypadku, podając:
 - a)** miejsce wypadku,
 - b)** nazwę substancji promieniotwórczej (według nazwy w liście przewozowym),
 - c)** rodzaj i wielkość opakowania,
 - d)** rodzaj uszkodzenia,
 - e)** rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f)** bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - g)** nazwisko i numer telefonu.

§ 5

Postępowanie po zaistnieniu wypadku

- 1.** Powiadomiony o wypadku naczelnik sekcji eksploatacji zarządcy infrastruktury lub wyznaczony przez niego pracownik niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
- 2.** Do czasu przybycia na miejsce wypadku naczelnika sekcji eksploatacji lub wyznaczonego przez niego pracownika, pracownik kolejowy, który zauważył wypadek, a w szczególności kierownik pociągu, kierujący pojazdem kolejowym powinien:
 - 1)** przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów (manewry). Jeżeli ruch nie może się odbywać, należy osłonić przeszkodę sygnałem „Stój”, a dla zbliżających się pociągów podawać sygnał „Alarm”,
 - 2)** udzielić pierwszej pomocy rannym i unieruchomionym w wagonach,

- 3) zapobiec powstaniu i szerzeniu się pożaru,
 - 4) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny wypadku i nie dopuścić do ich zatarcia,
 - 5) zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunki i bagaże podróżnych.
3. Naczelnik sekcji eksploatacji, do czasu przybycia osoby, która przejmie kierownictwo akcji ratunkowej, obejmuje kierownictwo akcji oraz powinien:
- 1) współdziałać z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielających pomocy ofiarom wypadku,
 - 2) sprawdzić wykonanie przez dyżurnego ruchu obowiązków wynikających z niniejszej instrukcji, a zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa ruchu pociągów,
 - 3) sprawdzić i dopilnować wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce wypadku,
 - 4) upewnić się o wykonaniu obowiązków przez osoby wymienione w ust. 2 niniejszego paragrafu, zwłaszcza w zakresie zabezpieczenia miejsca wypadku i sąsiednich torów,
 - 5) zabezpieczyć dokumentację związaną z ruchem pociągów, stanem infrastruktury, stanem pojazdów kolejowych, zebrać informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyny wypadku,
 - 6) współpracować z przedstawicielami przewoźników w zakresie organizacji przewozu podróżnych lub ładunku.
4. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
- 1) Niezwłocznie – jeśli występuje konieczność udzielenia pomocy ofiarom lub ograniczenia skutków wypadku,
 - 2) Po uprzednim opisanu stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji powypadkowej – dla pozostałych przypadków.

§ 6

Pisemne zawiadomienie o wypadku

1. Naczelnik sekcji eksploatacji obowiązany jest zawiadomić pisemnie o wypadku ustalonych adresatów określonych w załączniku nr 1 do niniejszej instrukcji. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji po-wypadkowej.
2. Zawiadomienie o wypadku otrzymują każdorazowo właściwe dla miejsca wypadku następujące podmioty:
 - 1) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego,
 - 2) prokuratura rejonowa,
 - 3) Komenda Powiatowa lub Miejska Policji,
 - 4) właściwa terenowo komenda miejska bądź komenda powiatowa Państwowej Straży Pożarnej.
3. Zawiadomienie o wypadku według wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do niniejszej instrukcji powinno być przekazane nie później niż 24 godziny po wypadku przy wykorzystaniu poczty elektronicznej, faksu, telegraficznie lub listownie.
4. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności wypadku, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii wypadku, ustalonej przyczyny wypadku albo zmianę innych ważnych informacji – należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.
5. W przypadku zdarzenia powstałego przy przewozie towarów niebezpiecznych należy dodatkowo, poza zawiadomieniem o wypadku, sporządzić raport zgodnie z RID/ADR.

§ 7

Zatajanie wypadku

1. Zatajanie lub usiłowanie zatajania wypadku jest zabronione.
2. Kierownik jednostki organizacyjnej, który powziął wiadomość o zatajeniu lub próbie zatajania wypadku zobowiązany jest:
 - 1) zgłosić i zarejestrować wypadek zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji,
 - 2) powołać odpowiednią do okoliczności i skutków wypadku komisję powypadkową,
 - 3) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajania lub próby zatajania wypadku.

ROZDZIAŁ III

KOMISJA POWYPADKOWA

§ 8

Zadanie komisji powypadkowej

1. Postępowanie w sprawach wypadków kolejowych prowadzi komisja powypadkowa, zwana dalej komisją, której zadaniem jest ustalenie:
 - 1) okoliczności wypadku,
 - 2) przyczyny wypadku,
 - 3) wniosków zapobiegawczych.
2. Dochodzenie w sprawie wypadku 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 powypadkowej.

§ 9

Organ prowadzący dochodzenie powypadkowe

1. W zależności od okoliczności i skutków wypadku, postępowanie prowadzi:
 - 1) komisja miejscowa – w sprawach wypadków powstałych podczas wykonywania prac manewrowych oraz wypadków najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory oraz wskakiwania, lub wyskakiwania z pociągu,
 - 2) komisja zakładowa – w sprawach pozostałych wypadków,
 - 3) komisja specjalna – w sprawach katastrof kolejowych.
2. Komisja miejscowa prowadzi postępowanie powypadkowe do czasu przybycia komisji właściwego szczebla.
3. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK lub kierownik wyższego szczebla zarządzania PLK, stosownie do okoliczności wypadku, może wyznaczyć do prowadzenia dochodzenia wymienionego w ust. 1 pkt. 1) komisję zakładową.

§ 10

Skład komisji powypadkowej.

1. W skład komisji specjalnej wchodzi osoby powołane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Przewodniczącym komisji jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.
2. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK oraz kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku, wyznaczają pracowników

do składu komisji miejscowej i zakładowej.

3. W pracach komisji powypadkowych powołanych na okoliczność wypadku kolejowego związanego z przewozem towarów niebezpiecznych bierze udział uprawniony doradca ds. bezpieczeństwa przewozów kolejną towarów niebezpiecznych.

4. Do komisji miejscowej i zakładowej należy wyznaczać pracowników o wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym. Prezes PLK oraz kierownicy jedno-stek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowych mogą określić wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji powypadkowych oraz sposób ich uzyskiwania.

5. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK oraz kierownicy innych jednostek organizacyjnych pisemnie informują pracowników o powołaniu do udziału w pracach komisjach powypadkowych.

6. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK sporządza wykaz osób powołanych do udziału w pracach komisji powypadkowych ze wskazaniem przewodniczących komisji powypadkowych.

7. Wykaz osób powołanych pisemnie do udziału w pracach komisji miejscowej lub zakładowej zawierający ich nazwiska, imiona, adresy zamieszkania oraz numery telefonów powinni posiadać dyspozytorzy zakładu linii kolejowych i Ekspozytury Kierowania Ruchem oraz oddziały terenowe Urzędu Transportu Kolejowego.

8. Dyrektor oddziału regionalnego PLK może w miarę potrzeby zorganizować szkolenia dla członków komisji powypadkowych.

§ 11

Wyznaczanie składu komisji do dochodzenia w sprawie wypadku kolejowego

1. Dyrektor zakładu linii kolejowych oraz kierownicy jednostek kolejowych zapewniają niezwłoczne ustalenie składu komisji, w oparciu o opracowane do tego celu plany dyżurów członków komisji powypadkowych oraz niezwłoczny ich wyjazd do miejsca wypadku.

2. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku dyspozytor zakładu linii kolejowych powiadamia o nim przewodniczącego komisji, która będzie prowadziła dochodzenie powypadkowe. Powiadamia także wyznaczonych przez przewodniczącego członków komisji zgodnie z § 4 ust. 2 pkt. 5.

3. Przewodniczący komisji powypadkowej stosownie do otrzymanych informacji ustala skład komisji, wyznacza miejsce spotkania komisji oraz czas wyjazdu na miejsce wypadku. Przewodniczący komisji miejscowej lub zakładowej może włączyć do składu komisji powypadkowej osobę spoza wykazu, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku. Wyjazd komisji z ustalonego przez przewodniczącego komisji miejsca powinien nastąpić niezwłocznie, nie później jednak niż 60 minut od momentu powiadomienia.

4. Nie stawienie się wyznaczonego członka komisji, w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji, nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.

§ 12

Kierowanie pracami komisji

1. Komisja prowadzi postępowanie powypadkowe pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym przeprowadzeniem postępowania.

2. Przewodniczącym komisji powypadkowej miejscowej lub zakładowej jest przedstawiciel zarządcy infrastruktury kolejowej, właściwej dla miejsca wypadku albo przedstawiciel użytkownika boczniczy jeżeli wypadek miał miejsce na terenie boczniczy.

3. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może dla każdego rodzaju wypadku wyznaczyć na przewodniczącego komisji miejscowej lub zakładowej pracownika Urzędu Transportu Kolejowego.

4. W przypadku gdy:

1) komisja powypadkowa nie może w sposób jednoznaczny ustalić przyczyny wypadku albo ujawnione zostały nowe okoliczności wpływające na zmianę kwalifikacji wypadku, nadzorujący postępowanie Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wyznacza inny skład komisji lub przekazuje prowadzenie postępowania powypadkowego komisji wyższego szczebla,

2) zachodzi uzasadniona potrzeba prowadzenia postępowania przez komisję wyższego szczebla, przewodniczący komisji powypadkowej zgłasza pisemnie dyrektorowi zakładu linii kolejowych PLK konieczność zmiany rodzaju komisji oraz powiadamia o tym oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego,

3) przewodniczący lub członek komisji nie może wykonywać wyznaczonych zadań w trakcie prowadzenia postępowania powypadkowego, zmiana składu komisji następuje w drodze decyzji podjętej przez zwierzchnika służbowego osoby dotychczas uczestniczącej w pracach komisji. Zmiana powinna być zgłoszona komisji i zainteresowanym jednostkom organizacyjnym oraz udokumentowana w aktach postępowania powypadkowego.

Przekazanie przewodniczenia komisji powypadkowej odbywa się protokolarnie.

5. O przebiegu prac komisji powypadkowej, informacji stronom trzecim udziela przewodniczący komisji lub osoba przez niego wyznaczona.

§ 13

Uprawnienia i obowiązki komisji

1. Komisja ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny wypadku, określa szacunkowo rozmiary strat z tytułu wypadku oraz określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku w przyszłości.

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

1) dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku,

2) analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wyciągi i odpisy do akt postępowania,

3) wysłuchiwać osoby mające związek ze sprawami objętymi postępowaniem, protokolarnie zgodnie z załącznikiem nr 14 do niniejszej instrukcji,

4) przeprowadzać lub żądać przeprowadzenia konfrontacji, wizji lokalnych lub ekspertyz,

5) żądać od związanych z wypadkiem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania i przygotowaniu oraz dostarczeniu potrzebnych materiałów i ekspertyz,

6) wnioskować o powierzenie pracownikowi kolejowemu związanemu z wypadkiem innej pracy, niż dotychczasowa wykonywana, w przypadku stwierdzenia nie wywiązywania się z dotychczasowych obowiązków pracowniczych.

3. Komisja jest obowiązana dokonać pomiarów infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych przyrządami posiadającymi ważne świadectwo wzorcowania.

4. Z wykonanych czynności należy sporządzić protokół podpisany przez przeprowadzających te czynności.

5. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności, należy odnotować w protokóle.

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

7. Komisja powypadkowa może wnioskować wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do obiektu podlegającego ekspertyzie lub zarządca infrastruktury kolejowej w miejscu wypadku, jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych, budowli kolejowych i urządzeń kolejowych przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego. Ekspertyzę wykonują jednostki badawcze określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 103 poz. 1090).

§ 14

Współpraca komisji z innymi organami na miejscu wypadku

1. Komisja obowiązana jest do współpracy z:

- 1) kierującym akcją ratunkową w zakresie zabezpieczenia materiałów dowodowych, wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych,
- 2) policją i prokuraturą w zakresie zbierania materiałów dowodowych,
- 3) Urzędem Transportu Kolejowego w zakresie prowadzenia dochodzenia.

2. Komisja dla ustalenia stanu trzeźwości albo sprawdzenia podejrzenia zażycia środków odurzających przez osoby związane z wypadkiem zwraca się w razie potrzeby o pomoc do Straży Ochrony Kolei, Policji lub jednostek służby zdrowia w przeprowadzeniu badań.

3. Komisja jest obowiązana udostępniać zebrane materiały i dokumenty Policji, Prokuraturze oraz sądom. W razie konieczności przekazania materiałów lub dokumentów, należy uprzednio sporządzić i zachować uwierzytelnione odpisy.

ROZDZIAŁ IV

BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYŃ WYPADKU

§ 15

Podjęcie prac przez komisję

1. Wyznaczona komisja powinna niezwłocznie udać się na miejsce wypadku w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku.

2. Rodzaj i zakres badań, po przedstawieniu wniosków przez członków komisji, oraz zadania dla poszczególnych członków komisji określa przewodniczący.

3. Komisja powinna wykonać możliwie największą liczbę badań na miejscu i w dniu zaistnienia wypadku.

4. Naczelnik sekcji eksploatacji PLK jest zobowiązany udostępnić dla potrzeb komisji pomieszczenie oraz niezbędne środki łączności i materiały biurowe.

§ 16

Czynności komisji na miejscu wypadku

1. Na miejscu wypadku, w zależności od potrzeb komisja dokonuje:

- 1) oceny strat powstałych wskutek wypadku oraz liczby ofiar w ludziach,
- 2) oceny ogólnej stanu psychicznego i fizycznego pracowników, którzy mieli związek z powstaniem wypadku,
- 3) sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli związek z powstaniem wypadku,
- 4) czynności związane z badaniami stanu trzeźwości osób, które mogły przyczynić się do powstania wypadku,
- 5) opisu miejsca wypadku ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed wypadkiem oraz stanu i położenia pojazdów kolejowych po wypadku, a także stanu połączenia pojazdów;
- 6) ustalenia przy wypadkach na przejazdach kolejowych:
 - a) czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany od strony toru i od strony drogi,
 - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
 - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i była obecna na stanowisku pracy,
 - d) stanu widoczności pociągu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu,
 - e) warunków obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym,
 - f) stanu nawierzchni drogi, dojazdów do przejazdu w poziomie szyn i na-wierzchni na przejeździe,
 - 7) sprawdzenia zapisów w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku. Dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn wypadku należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania,
 - 8) odczytania przez wyznaczonego przez komisję pracownika jednostki organizacyjnej użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji, zapisów urządzeń rejestrujących. W szczególności należy dokonać odczytów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, rejestrujących: stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
 - 9) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, ich widzialność jak również stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych,
 - 10) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, prawidłowości działania blokady liniowej, systemu hamowania pojazdów kolejowych, urządzeń łączności, w szczególności radiolączności pociągowej,
 - 11) badania stanu nawierzchni kolejowej w stanie statycznym i pod obciążeniem odpowiadającym obciążeniu w chwili wypadku; oceny takiej dokonuje się w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wypadkowi, w chwili wypadku oraz drogi przebiegu pojazdu kolejowego przed miejscem wypadku,
 - 12) pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu wypadku mierząc wstępnie parametry profilu kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,
 - 13) określenia dla pojazdów kolejowych przewożących towary, rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta,
 - 14) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie wypadku.

2. W zależności od okoliczności wypadku komisja może żądać od przewoźnika ustalenia stanu hamulców w pociągu, według wzoru określonego w załączniku nr 3 do instrukcji

3. W miarę możliwości komisja dokumentuje stan techniczny elementów infrastruktury, a w szczególności urządzeń srk, pojazdów kolejowych itp. za pomocą cyfrowego zapisu fotograficznego lub filmowego.

§ 17

Szczegółowy zakres badań na miejscu wypadku

1. Badając okoliczności wypadku, w zależności od potrzeb, należy w szczególności dokonać:

1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem wypadku. W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości pracownika w czasie pracy, należy poddać go badaniu na zawartość alkoholu w organizmie. Badaniu na zawartość alkoholu w organizmie należy poddać również pracowników, mających związek z powstałym wypadkiem. Komisja ma obowiązek zarządzić przeprowadzenie badań stanu trzeźwości, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego podejrzani o spowodowanie wypadku, oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie, podlegają kontrolnemu badaniu profilaktycznemu. Badania przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę. Pracownicy ci podlegają również powypadkowym badaniom psychologicznym wykonywanym w Samodzielnej Pracowni Psychologii Pracy Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej. Wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt dochodzenia.

2) ustalenia zapisów:

a) w dokumentach (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, kartach rozrządowych, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, dziennikach pracy dróżników przejazdowych, raportach z jazdy, na taśmach rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),

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

c) nagrań rozmów (rejestratory rozmów radiotelefonicznych),

d) urządzeń rejestrujących stan srk i czynności dyżurnego ruchu. Dokumenty istotne dla wypadku należy zabezpieczyć dla celów dochodzeniowych.

3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, a także ich widzialność, osygnalizowanie pociągów;

4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym,

5) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, kłódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania sbl, shp, urządzeń łączności, a szczególności radiołączności pociągowej. W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego wypadku mogło być wadliwe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji zarządza badanie rozszerzone – w protokole z badań należy odnotować rodzaj i klasę przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary. Szczegółowy zakres czynności i urządzeń podlegających badaniu określono w „Wytycznych badania urządzeń sterowania ruchem po wypadku kolejowym”,

6) ustalenia stanu położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, kranu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza,

7) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, liczby wagonów z czynnym hamulcem, włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego oraz wyjaśnienie ewentualnej przyczyny niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamrożenie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsce i wyniki ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania

komisja sporządza protokół według wzoru stanowiącego załącznik nr 3 do niniejszej instrukcji,

8) badania nawierzchni, podtorza i podłoża w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami,

9) pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości co najmniej 100 m przed i za miejscem wykolejenia (pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 m na prostych i co 2,5 m na łukach o $R \leq 300$ m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru,

10) pomiaru szerokości i przechyłki toru (pod obciążeniem statycznym) w miejscu wykolejenia oraz na długości nie mniejszej niż 50 m przed i 20 m za miejscem wykolejenia, w odstępach co 5 m na prostych i 2,5 m na łukach o $R \leq 300$ m, oraz na bazie wykolejonego taboru tj. rozstawu skrajnych osi pojazdu kolejowego lub wózka pojazdu kolejowego,

11) pomiaru krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m,

12) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru: a) bezstykowego – pomiaru przemieszczeń toru w stosunku do punktów stałych, temperatury powietrza i szyn, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru, b) klasycznego – pomiaru wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru,

13) w przypadku wykolejenia na rozjeździe lub skrzyżowaniu torów w jednym poziomie:

a) opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe na którym doszło do wypadku, położenia zwrotnic sprzężonych, wykolejnic,

b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrozdnic,

c) pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie, oraz odpowiednie badania techniczne określone w „Instrukcji o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów” odnoszące się do zespołów lub podzespołów rozjazdu mogących mieć wpływ na wypadek,

d) pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w odstępach co 5 m na prostych i co 2,5 m na łukach o $R \leq 300$ m, oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej,

14) pomiarów i badań pojazdu kolejowego z napędem. Ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, powinny odbywać się w trzech miejscach:

a) na miejscu wypadku – należy mierzyć wstępnie parametry profilu obręczy kół (wysokości obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża), wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni toczonej kół, wielkość ewentualnego wypływu materiału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,

b) na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania, c) na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu wypadku, Zakres pomiarów powinien być zgodny z „Instrukcją pomiarów geometrycznych zestawów kołowych pojazdów trakcyjnych” i „Instrukcją o utrzymaniu elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych”, a wyniki wpisane do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych. Dla taboru pomocniczego i specjalnego pomiarów dokonać analogicznie jak dla innych pojazdów kolejowych przy wykorzystaniu dokumentacji

techniczno – ruchowej pojazdu. W razie potrzeby pojazd kolejowy z napędem należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym,

15) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w „Instrukcji o utrzymaniu normalnotorowych wagonów osobowych” i „Instrukcji o zasadach technicznego utrzymania wagonów towarowych normalnotorowych”:

a) wstępnie na miejscu wypadku:

- ustalenia termin i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,

- ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, ciągnącego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,

- pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokość obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,

- ustalenia wielkość płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,

b) na torze prostym – wypoziomowanym: sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów usprężynowania,

c) na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo – kontrolne:

- wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,- sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,

- pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu a wózkiem wagonowym,

- pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,

- pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami,

16) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach zmierzyć odległość zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów nie wykolejonych od główki szyny uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru,

17) jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół wagonu na szynę dokonać pomiaru rzeczywistego nacisku kół podczas zważenia wagonu z rzeczywistym ładunkiem,

18) ustalenia czy pociąg nie przekroczył największej dozwolonej prędkości określonej rozkładem jazdy, nakazanej sygnalizatorami i wskaźnikami, względnie poleceniami wydanymi doraźnie w formie pisemnej oraz czy posiadał wymaganą masę hamującą,

19) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed wypadkiem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skręcenia wagonów,

20) ustalenia:

a) czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru jak i od strony drogi,

b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,

c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki czy była obecna na stanowisku,

d) czy jest zachowana widoczność pociągu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu oraz czy są zachowane warunki obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym (przejrzystości szyb bocznych kabiny kierowcy, włączone radio, uchylona szyba itp.),

e) stanu jezdni, drogi, pomostu, przejazdu w poziomie szyn,

21) ustalenia w razie pożaru w wagonie, na którym miejscu od lokomotywy, wagonu ogrzewczego lub wagonu z samodzielnym ogrzewaniem znajdował się wagon, jego rodzaj, ładunek, sposób opakowania i zabezpieczenia ładunku, nadawcę ładunku oraz ewentualną obecność konwojenta,

22) ustalenia w razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego,

ustalenia odległości od toru, kierunku w którym przemieszczał się pożar (od czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru,

23) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie wypadku,

24) określenia rozmiaru szkód powstałych wskutek wypadku (pożaru),

25) odczytania rozmów z urzędzeń rejestrujących oraz sporządzić protokół z zarejestrowanych rozmów,

2. Do przeprowadzania oceny stanu technicznego obiektów budowlanych, w tym nawierzchni, podtorza i podłoża upoważnione są wyłącznie osoby posiadające stosowne uprawnienia budowlane. Oceny takiej należy dokonać w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wykolejeniu, w momencie wykolejenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem wykolejenia.

3. Odczytu i opisu taśmy lub innego nośnika urządzenia rejestrującego prędkość pojazdu kolejowego dokonuje, wskazany przez przewodniczącego komisji powypadkowej, pracownik podmiotu gospodarczego użytkownika pojazdu kolejowego, posiadający określone przez użytkownika kompetencje.

4. Sekcja eksploatacji zarządcy infrastruktury, przy udziale komisji powypadkowej, na podstawie wyników oględzin i dokonanych pomiarów zobowiązana jest sporządzić szkic miejsca wypadku.

5. Na szkicu tym należy wskazać z podaniem kilometrażu dane istotne dla wypadku, a mianowicie: układ i numery torów w rejonie wypadku, usytuowanie, oznaczenie i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie i oznaczenie nastawni i innych posterunków ruchu, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem jego kierunku jazdy) oraz śladów wypadku.

6. Szkice dotyczące wyników pomiaru pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić pracownicy dokonujący tych pomiarów przy udziale komisji powypadkowej.

7. Jeżeli wypadek został spowodowany urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęg, oś, widły maźnicze itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szy-ny, części rozjazdu) należy sporządzić zdjęcie fotograficzne lub szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.

8. Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że wypadek został spowodowany wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki, to należy sporządzić zdjęcie fotograficzne lub szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym te niewłaściwości polegały np.:

1) przy stwierdzeniu nierównomiernego rozmieszczenia ładunku na wagonie należy dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń wg postanowień RIV,

2) przy stwierdzeniu niewłaściwego zabezpieczenia ładunku wykazać niewłaściwość zastosowanych środków do zabezpieczenia ładunku (np. drut o średnicy 3 mm zamiast o średnicy 6 mm, podkładki okrągłe zamiast prostokątnych lub kwadratowych, wiązadła z drutu złożone z nieparzystej liczby nitki zamiast parzystej, gwoździe wbite ukośnie zamiast prostopadle), Wagony ładowne, co do których istnieje podejrzenie, że sposób ich załadowania mógł być przyczyną wypadku nie powinny być przemieszczane przed dokonaniem oględzin przez przedstawiciela przewoźnika.

9. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji samodzielnie lub na wniosek członka komisji może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny wypadku. W odniesieniu do pomiarów pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury kolejowej, które uregulowane są szczegółowymi wytycznymi lub instrukcjami podczas dokonywania pomiarów należy się nimi posługiwać.

§ 18

Protokół oględzin miejsca wypadku

1. Komisja, która pierwsza przybyła na miejsce wypadku i dokonała oględzin oraz badań sporządza „Protokół oględzin miejsca wypadku kolejowego” lub „Protokół oględzin miejsca wypadku na przejeździe kolejowym” według wzorów stanowiących załączniki nr 4 lub nr 5 do niniejszej instrukcji.
2. Komisja właściwa dla wypadku sporządza pisemną ocenę wykonanych badań.
3. Jeżeli komisja powypadkowa nie mogła ustalić przyczyn wypadku, w protokółach o których mowa w ust. 1, w części dotyczącej przyczyny zasadniczej należy wpisać „Przyczyna ustalana”.
4. W protokóle należy odnotować obecność osób z innych instytucji, nie będących członkami komisji, biorących udział w oględzinach miejsca wypadku.

§ 19

Wstępna analiza wypadku

1. Komisja na podstawie zebranego w wyniku badań na miejscu wypadku materiału dowodowego, dokonuje wstępnej analizy wypadku i ustala protokołarnie plan prowadzenia dalszego postępowania, a w szczególności:
 - 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych (pasażerów) lub osób postronnych mających związek z wypadkiem,
 - 2) formułuje wstępną hipotezę przyczyn wypadku, wskazując ewentualne przyczyny, które należy wykluczyć,
 - 3) plan czynności jakie należy przedsięwziąć dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza miejscem wypadku.
2. Komisja może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce macierzystej jak również o dostarczenie materiałów lub wykonania innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia dochodzenia.
3. W razie potrzeby komisja powinna dokonać:
 - 1) wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu wypadku, przy uwzględnieniu warunków terenowych, w jakich miał miejsce wypadek. Wizji lokalnej należy dokonywać w warunkach podobnych do tych, w których powstał wypadek. Należy więc przy tym uwzględnić porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie pojazdów kolejowych itp. Zaleca się przy wizji lokalnej, oględzinach urządzeń oraz przy przeprowadzaniu niektórych prób używać kamery lub aparatu foto-graficznego,
 - 2) prób lub doświadczeń potrzebnych do wyświetlenia niektórych okoliczności istotnych dla sprawy. Czynności te mogą być zlecone innym osobom, zwłaszcza jeżeli wymagają one odpowiednich kwalifikacji osób, które mają wykonywać te czynności,
4. Z wykonanych czynności powinien być sporządzony protokół, ustalający wynik wykonanych czynności, a więc stwierdzenie stanu faktycznego oraz wnioski co do wpływu tego stanu na wypadek, a także inne spostrzeżenia i uwagi.

§ 20

Karta uszkodzonego 1. Dla każdej osoby uszkodzonej w wypadku należy sporządzić „Kartę uszkodzonego w wypadku kolejowym”, według wzoru określonego w załączniku nr 6 do instrukcji.

2. Kartę poszkodowanego w wypadku kolejowym obowiązany jest wypełnić i przesłać komisji w celu dołączenia do aktu dochodzenia:

- 1) przedstawiciel przewoźnika pasażerskiego właściwego dla miejsca wypadku – dla poszkodowanego podróżnego znajdującego się w pojeździe kolejowym przeznaczonym do przewozu osób oraz podczas wskakiwania, wyskakiwania, wypadnięcia, wsiadania lub wysiadania podróżnego z pojazdu kolejowego,
- 2) przedstawiciel zarządcy infrastruktury kolejowej właściwy dla miejsca wypadku – dla pozostałych poszkodowanych.

ROZDZIAŁ V

USTALENIA WYNIKÓW DOCHODZENIA

§ 21

Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja dokonuje analizy końcowej ustalając:

- 1) przyczyny wypadku,
- 2) końcową kwalifikację przyczyn wypadku zgodnie z załącznikiem nr 7 do niniejszej instrukcji,
- 3) wnioski zapobiegawcze.

2. Kwalifikację przyczyny zasadniczej wypadku oraz jej kategorię określa załącznik nr 7 do instrukcji.

§ 22

Rodzaje przyczyn

1. Komisja, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku, w tym:

- 1) **przyczynę pierwotną** – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku,
- 2) **przyczyny pośrednie** – umożliwiające powstanie przyczyny pośrednio doprowadzającej do wypadku,
- 3) **przyczynę zasadniczą** – stwarzającą stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i doprowadzającą do wypadku,
- 4) **przyczyny systemowe** - związane ze stosowanymi uregulowaniami prawnymi i systemem zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

2. Podczas ustalania przyczyn wypadku należy uwzględnić w szczególności:

- 1) nieprawidłowości w instrukcjach i regulaminach,
- 2) niewłaściwe metody pracy,
- 3) nieprawidłowości organizacyjne, niedostateczny nadzór,
- 4) nienależyte utrzymanie infrastruktury,
- 5) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych,
- 6) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe,
- 7) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nie przestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminów – wskutek ich nieznanomości, 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 podróżnych (np. wskakiwanie do jadącego pociągu i wyskakiwanie z niego),
- 10) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby postronne, chodzenie w

miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi na przejeździe itp.),

11) uchybienia w zakresie nieprawidłowego załadunku, niewłaściwego opakowania lub umocowania ładunku,

12) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,

13) zła wola (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa),

14) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry itp.),

15) nagły zgon.

§ 23

Wnioski zapobiegawcze

1. Po zbadaniu przyczyn wypadku, komisja na podstawie ustaleń końcowych formułuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu wykluczenie lub ograniczenie możliwości powstawania przyczyn, które doprowadziły do wypadku (usunięcie nieprawidłowości i błędów, ulepszenia organizacyjne i techniczne, poprawa skuteczności nadzoru, powierzenie innych obowiązków wskazanemu pracownikowi lub grupie pracowników itp.).

2. Wnioski zapobiegawcze, w zależności od ustaleń komisji powypadkowej, należy sformułować w następującym zakresie:

1) zmian w obowiązujących regulacjach prawnych,

2) zmian w systemie organizacji pracy,

3) zmian systemu nadzoru lub intensyfikacja nadzoru,

4) zmian systemu szkoleń,

5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych z wypadkiem,

6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach wypadku,

7) usunięcia nieprawidłowości w regulaminach i instrukcjach,

8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej,

9) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych,

10) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych,

11) propozycji niezbędnych napraw lub inwestycji.

3. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego lub Główny Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK, na podstawie analizy aktu dochodzenia, może podjąć decyzję o rozszerzeniu zastosowania środków zapobiegawczych.

§ 24

Ustalenie strat

1. Komisja, na podstawie dostarczonych dokumentów określa straty powstałe w wyniku wypadku, w tym z tytułu:

1) kosztów akcji ratunkowej,

2) wymiany lub naprawy infrastruktury kolejowej,

3) wymiany lub naprawy pojazdów kolejowych,

4) rekompensat w przypadku ofiar śmiertelnych lub obrażeń pasażerów, pracowników lub osób trzecich,

5) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności pasażerów, pracowników kolejowych lub osób trzecich,

6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu,

7) rekompensat za szkody dla środowiska

8) kosztu opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych i utraty przyszłych przychodów

9) kosztu dochodzenia powypadkowego.

2.Od kosztów należy odjąć ubezpieczenie lub rekompensatę uzyskaną – lub uznaną za taką, która może być uzyskana – od stron trzecich, takich jak właściciele pojazdów drogowych uczestniczących w wypadkach na przejazdach kolejowych. Rekompensata z polisy ubezpieczeniowej przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury nie może być odjęta.

3.Kolejowe jednostki organizacyjne są zobowiązane do przedstawienia w ciągu 15 dni po dniu wypadku dokumentów określających rodzaj i szacunkową wysokość poniesionych strat związanych z wypadkiem.

4.Komisja ma prawo zwrócić się do stron trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w wypadku straty.

§ 25

Protokół ustaleń końcowych

1.Po ustaleniu wyników postępowania komisja sporządza „Protokół ustaleń końcowych”.

2.„Protokół ustaleń końcowych” winien zawierać:

decyzję o wszczęciu postępowania powypadkowego, skład komisji powypadkowej i przebieg dochodzenia, opis stanu faktycznego, w tym:

określenie wypadku: data, dokładny czas i miejsce wypadku (stacja, linia , km linii, szlak), opis wypadku, personel kolejowy, podwykonawcy biorący udział w wypadku oraz inne strony i świadkowie, pociągi i ich skład, ładunek (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdy kolejowe, ich serie i numery identyfikacyjne, biorące udział w wypadku, opis infrastruktury kolejowej i systemu sygnalizacji – typy torów, rozjazdów, urządzeń srk, sygnalizacji, shp itp., stosowane środki łączności radiowej i telefonicznej, prace wykonywane w miejscu wypadku lub jego sąsiedztwie, uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy, uruchomienie publicznych służb ratunkowych i policji, kolejne etapy akcji ratunkowej, ofiary śmiertelne, ranni i straty: pasażerowie i osoby trzecie, personel kolejowy łącznie z podwykonawcami; ładunki, bagaże i inna własność, szkody eksploatacyjne; pojazdy kolejowe, infrastruktura, środowisko itp., warunki zewnętrzne – warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie wypadku (szkody górnicze, powódź itp.), opis zapisów, badań i wysłuchań: systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju wypadku, w tym: organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń, wymagań wobec personelu kolejowego i ich egzekwowanie (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne), procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyniki (wewnętrzny audyt bezpieczeństwa), obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi organizacjami uczestniczącymi w wypadku, zasad i uregulowań dotyczących wypadku, w tym: odnośnych praw UE, państwowych, przepisów wewnętrznych przedsiębiorstw kolejowych, regulaminów jednostek organizacyjnych i stanowisk pracy, dokumentacji technicznej i technologicznej, innych przepisów, podsumowania wysłuchań (dane osobowe podlegają ochronie), w tym: pracowników kolejowych, łącznie z podwykonawcami, świadków, funkcjonowania budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym: systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych, infrastruktury kolejowej, sprzętu łączności, pojazdów kolejowych, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych, dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym: środków podjętych przez personel kolejowy dla

kontroli ruchu i sygnalizacji, wymiany komunikatów ustnych w związku z wypadkiem, łącznie z dokumentacją z rejestrów, środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca wypadku, organizacji pracy w miejscu i czasie wypadku, w tym: czasu pracy personelu biorącego udział w wypadku, stanu psychofizycznego personelu kolejowego mającego wpływ na zaistnienie wypadku, warunki środowiskowe i ergonomiczne stanowisk pracy personelu kolejowego mającego związek przyczynowy z wypadkiem, analizę i wnioski: odniesienie do wcześniejszych wypadków zaistniałych w podobnych okolicznościach, ustalenia komisji w zakresie przebiegu wypadku w oparciu o odkryte fakty, analiza ustalonych faktów dla ustalenia przyczyn wypadku, określenie przyczyn wypadku, ustalenie kategorii wypadku, inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie dochodzenia, nie mające znaczenia dla wniosków w sprawie wypadku, zastosowane operatywnie środki zapobiegawcze, zalecane środki zapobiegawcze mające na celu uniknięcie takich wypadków w przyszłości lub ograniczających ich skutki.

3. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji powypadkowej odnotowując datę złożenia podpisu. Numer protokołu nadaje przewodniczący komisji.

4. Treść protokołu ustaleń końcowych komisji miejscowej i komisji zakładowej wymaga akceptacji kierownika jednostki organizacyjnej, której przedstawicielem jest przewodniczący komisji.

5. Kopię „Protokołu ustaleń końcowych” z wypadku otrzymują: członkowie komisji powypadkowej, kierownicy jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania zaleceń i wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu, jednostka nadrzędna nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji, właściwy oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego oraz Główny Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu.

§ 26

Postępowanie w sprawach spornych

1. Członek komisji, który ma zastrzeżenia do przebiegu dochodzenia, zebranych dowodów i materiałów, oceny i interpretacji badań oraz proponowanego ustalenia przyczyn wypadku ma prawo do przedstawienia swojego stanowiska do przewodniczącego komisji.

2. Zastrzeżenie należy złożyć pisemnie w trakcie lub niezwłocznie po zakończeniu danego etapu dochodzenia, podając uzasadnienie wskazujące naruszenie przepisów lub regulaminów.

3. Komisja niezwłocznie, w pełnym składzie, rozpatruje wniesione zastrzeżenie i sporządza protokół z przyjętych rozstrzygnięć lub ustaleń.

4. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyny wypadku, przewodniczący komisji informuje o tym dyrektora zakładu linii kolejowych PLK.

5. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK w uzgodnieniu z kierownikiem jednostki organizacyjnej, której przedstawiciel wniósł zastrzeżenie, oraz Oddziałem Terenowym Urzędu Transportu Kolejowego może powołać zespół do zbadania zastrzeżenia i rozstrzygnięcia jego słuszności.

6. Strony powołujące zespół rozjemczy, o którym mowa w ust. 5, określają tryb działania zespołu oraz termin rozstrzygnięcia sporu.

7. W przypadku, gdy komisja powypadkowa wyczerpie wszystkie możliwości rozstrzygnięcia sporu w zakresie ustalenia przyczyny, decyzję w sprawie dalszego postępowania, na wniosek Prezesa PLK S.A., podejmuje Prezes UTK.

§ 27

Termin zakończenia dochodzenia

1. Dochodzenie powypadkowe powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych, od dnia wypadku. Terminem zakończenia dochodzenia powypadkowego jest data podpisania „Protokołu ustaleń końcowych” przez komisję powypadkową.
2. W uzasadnionych przypadkach, w szczególności konieczności przeprowadzenia ekspertyz, na pisemny wniosek przewodniczącego komisji, przesłany drogą służbową do Zarządu PLK jego Prezes może wystąpić do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o wydłużenie terminu zakończenia dochodzenia.
3. O zagrożeniu terminu zakończenia dochodzenia przewodniczący komisji obowiązany jest pisemnie poinformować Dyrektora zakładu linii kolejowych PLK, najpóźniej na 3 dni (ostatniego dnia) przed upływem terminu zakończenia dochodzenia.

ROZDZIAŁ VI

POSTĘPOWANIE PO ZAKOŃCZENIU DOCHODZENIA

§ 28

Akta dochodzenia

1. Akta dochodzenia powinny zawierać:

- 1) zawiadomienie o wypadku,
 - 2) „Protokół oględzin miejsca wypadku kolejowego”,
 - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów z miejsca wypadku (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku),
 - 4) opis stanu urządzeń 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,
 - 7) karty badania uszkodzonych w wypadku kolejowym,
 - 8) dokumenty mające istotne znaczenie dowodowe dla danego wypadku (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami szczególnymi, karty próby hamulca, taśmy prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzenie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.),
 - 9) wyciąg z dokumentów: z dzienników ruchu, książek ostrzeżeń doraźnych, z książek kontroli urządzeń sterowania ruchem, z dzienników oględzin rozjazdów itp.,
 - 10) odpis metryki przejazdu,
 - 11) ekspertyzy, wyniki badań, opinie biegłych rzeczoznawców i instytucji badawczych, protokoły z wizji lokalnych,
 - 12) kosztorysy strat spowodowanych wypadkiem (jeżeli w czasie sporządzania „Protokołu ustaleń końcowych” ustalenie dokładnych kwot nie jest możliwe, należy podać je szacunkowo, z zaznaczeniem, że jest to kosztorys szacunkowy),
 - 13) protokoły wysłuchań pracowników kolejowych i innych osób,
 - 14) „Protokół ustaleń końcowych”,
 - 15) zawiadomienia o realizacji zaleceń, względnie podjęciu właściwej działalności celem wykonania zaleceń, których realizacja wymaga dłuższego czasu.
2. Akta dochodzenia winny zawierać tylko te materiały, które wiążą się z danym wypadkiem. Należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości obszernych druków i w miarę możliwości należy je zredukować, wykonując potrzebne wyciągi i zestawienia.

3.Akta zakończonego dochodzenia wraz z odpisami wydanych w sprawie decyzji oraz wysłanych pism i zawiadomień należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować. Akta powinny posiadać stronę tytułową wg wzoru stanowiącego załącznik nr 8 do niniejszej instrukcji, być zszyte i zawierać spis treści. Akta o dużej objętości mogą być zszyte w tomy oznaczone kolejną numeracją z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby. Akta przechowuje zakład linii kolejowych, którego przedstawiciel przewodniczył komisji powypadkowej właściwego szczebla, zgodnie z odrębnymi przepisami archiwalnymi.

4.W przypadku konieczności przesłania akt dochodzenia do innej komórki organizacyjnej PLK, jednostki organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w dochodzeniu powypadkowym lub organom ścigania i sądowym, przesyłający powinien uprzednio pozostawić u siebie uwierzytelniony odpis „Protokołu ustaleń końcowych” z dochodzenia, z odnotowaną datą przesłania akt i wskazaniem adresata.

§ 29

Wykonanie wniosków zapobiegawczych

1.Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:

1) natychmiast – jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego’,

2) w ciągu 14 dni kalendarzowych od dnia akceptacji „Protokołu ustaleń końcowych” – dla pozostałych przypadków. Jeżeli wykonanie wniosków wymaga dłuższego okresu czasu, to w ciągu 14 dni Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK lub kierownik jednostki organizacyjnej innego przedsiębiorstwa kolejowego winien wydać decyzję o wyznaczeniu nowego terminu ich realizacji.

2.Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK oraz kierownicy jednostek organizacyjnych przedsiębiorstw kolejowych odpowiadają za realizację wniosków zapobiegawczych. Dyrektor oddziału regionalnego PLK nadzoruje wykonanie wniosków.

3.Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK w terminie do końca lutego roku następnego po roku sprawozdawczym przedkłada drogą służbową do Głównego Inspektora Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK raport opisujący dochodzenia powypadkowe, wydane zalecenia zapobiegawcze i sposób ich realizacji.

§ 30

Informacja o wypadku

1.Informacja o wypadku wraz z analizą przyczyn przedstawiona pracownikom kolejowym ma duże znaczenie dla poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

2.Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK opracowuje pisemną informację o wybranych wypadkach i przedstawia pracownikom w sposób przyjęty w zakładzie pracy.

3.Na pouczeniach okresowych należy przedstawiać pracownikom informację o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie własnego zakładu, jak również na terenie sieci PLK. Informacja ta winna zawierać analizę przebiegu i przyczyn wypadków, podjęte środki zapobiegawcze oraz sposób ich realizacji.

ROZDZIAŁ VII

INCYDENTY

§ 31

Postanowienia ogólne

1. Ogólne przyczyny incydentu:

- 1) nieprawidłowości popełnione przez pracowników kolejowych prowadzących ruch pociągów,
- 2) uszkodzenie budowli,
- 3) nieprawidłowe działanie urządzeń infrastruktury kolejowej służących do prowadzenia ruchu kolejowego,
- 4) uszkodzenie pojazdów kolejowych powstałe podczas prowadzenia ruchu kolejowego,
- 5) pożar powstały w pojazdach kolejowych,
- 6) napad na ludzi, pojazdy kolejowe, budowle, urządzenia itp. oraz ingerencji w te urządzenia.

2. Szczegółowa klasyfikacja przyczyn powstałych incydentów określona jest w załączniku nr 9 do instrukcji.

3. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia incydentu jest zabronione.

§ 32

Zgłoszenie incydentu

1. Pracownik kolejowy, który zauważył incydent powinien użyć wszelkich możliwych środków dla zapobieżenia powstaniu wypadku oraz zastosować procedury przewidziane instrukcjami.

2. Pracownik kolejowy obowiązany jest niezwłocznie zgłosić incydent dyżurnemu ruchu zarządcy infrastruktury najbliższego posterunku ruchu oraz swojemu przełożonemu

3. Zgłaszając incydent należy podać miejsce, czas, rodzaj incydentu oraz podjęte działania.

§ 33

Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o incydencie

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o incydencie jest obowiązany:

- 1) zastosować środki i procedury przewidziane przepisami wewnętrznymi aby nie dopuścić do powstania wypadku,
- 2) zgłosić niezwłocznie incydent swojemu bezpośredniemu przełożonemu oraz właściwemu dyspozytorowi,
- 3) wezwać w razie konieczności pogotowie, straż pożarną, policję, SOK lub inne jednostki ratownictwa technicznego.

2. Dyspozytor, któremu zgłoszono incydent jest obowiązany:

- 1) zgłosić incydent swojemu bezpośredniemu przełożonemu oraz dyspozytorowi wyższego szczebla,
- 2) wezwać stosownie do potrzeb jednostki naprawczej lub ratownictwa technicznego,
- 3) zgłosić niezwłocznie incydent dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe lub pracownicy uczestniczyli w incydencie,
- 4) w razie potrzeby zastosować procedury jak dla wypadku kolejowego.

3. Informacje o powstałym incydencie należy odnotować w dokumentacji dyżurnego ruchu i dyspozytora prowadzonej na stanowisku pracy. W informacji należy podać wszelkie dane istotne dla incydentu a w szczególności miejsce, czas, opis incydentu i podjęte działania dla jego likwidacji.

§ 34

Badanie incydentu

1. Kierownik jednostki organizacyjnej PLK lub kierownik innej jednostki organizacyjnej przedsiębiorstwa kolejowego właściwy dla danego incydentu podejmuje decyzję o jego badaniu.
2. Kierownik jednostki organizacyjnej wymieniony w ust. 1, do zbadania incydentu, wyznacza pracownika lub kilku pracowników z wykazu członków właściwej terytorialnie komisji miejscowej do badania wypadków, w uzgodnieniu z kierownikami właściwych jednostek organizacyjnych i uwzględnieniu postanowień § 10 ust. 3.
3. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK może podjąć decyzję o badaniu incydentu według wybranych procedur przewidzianych dla badania wypadku kolejowego.
4. Po wstępnym ustaleniu przyczyny incydentu lub, kiedy przyczyna incydentu jest oczywista, dalsze dochodzenie można prowadzić jednoosobowo.

§ 35

Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu badań należy sporządzić „Protokół ustaleń końcowych” zgodnie z § 25, dostosowując zapisy do rodzaju incydentu.
2. Protokół akceptuje Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK lub kierownik jednostki organizacyjnej, który zlecił badanie incydentu.
3. Protokół sporządza się w niezbędnej ilości egzemplarzy i przesyła do zainteresowanych jednostek organizacyjnych.

§ 36

Informacja o incydentach

Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK w terminie do końca lutego roku następnego po roku sprawozdawczym przedkłada drogą służbową do Głównego Inspektora Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego raport opisujący dochodzenia prowadzone w sprawach incydentów, wydane zalecenia zapobiegawcze i sposób ich realizacji.

ROZDZIAŁ VIII

STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI

§ 37

Rejestracja wypadków i incydentów

1. Każdy wypadek i incydent powinien być zarejestrowany przez pracowników otrzymujących powiadomienie o jego zaistnieniu zobowiązanych do ich rejestrowania.
2. Dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury zapisuje powiadomienie w dzienniku ruchu. Wszelkie rozmowy telefoniczne dotyczące powiadomienia o wypadku lub incydencie oraz wezwaniu pogotowia ratunkowego, policji i służb ratownictwa technicznego należy zapisać w dzienniku telefonicznym.
3. Dyspozytor, któremu zgłoszono wypadek lub incydent zapisuje powiadomienie w „Księżce wypadków i incydentów”. Właściwy dyspozytor zapisuje powiadomienia innych osób oraz wydane dyspozycje wezwania jednostek ratownictwa. W „Księżce wypadków i incydentów” prowadzonej przez zakład linii kolejowej należy zapisać także zgłoszone samobójstwa i próby samobójstw.
4. Zakład linii kolejowych PLK oraz oddział regionalny PLK prowadzą rejestr wypadków i

incydentów według wzoru stanowiącego załącznik nr 10 do niniejszej instrukcji.

5. Naczelnik sekcji eksploatacji zakładu linii kolejowych PLK prowadzi rejestr incydentów.

§ 38

Karta wypadku kolejowego lub incydentu kolejowego

1. W celu umożliwienia sporządzenia jednolitej statystyki wypadków i incydentów oraz dokonania analizy statystycznej wypadków sporządza się kartę wypadku (incydentu) według wzoru stanowiącego załącznik nr 11 do niniejszej instrukcji.

2. Zakład linii kolejowych PLK sporządza kartę wypadku najpóźniej 7 dni po terminie zakończenia dochodzenia. Jeżeli dochodzenie w tym terminie nie zostało zakończone kartę sporządza się zamieszczając ustalone informacje. Po zakończeniu dochodzenia należy sporządzić ostateczną wersję karty wypadku.

3. Naczelnik sekcji eksploatacji zakładu linii kolejowych PLK sporządza kartę incydentu kolejowego i przesyła ją do zakładu linii kolejowych PLK.

4. Zakład linii kolejowych PLK przesyła wypełnione karty wypadków kolejowych i incydentów kolejowych do Głównego Inspektora Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK poprzez oddział regionalny PLK.

§ 39

Statystyka wypadków i incydentów

1. Prowadzenie statystyki wypadków i incydentów jest niezbędne w celu programowania i monitorowania działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji statystycznych.

2. Statystyka wypadków kolejowych obejmuje następujące informacje:

- 1) ogólną liczbę wypadków,
- 2) liczbę wypadków związanych z transportem towarów niebezpiecznych,
- 3) liczbę zabitych, według rodzaju wypadku i kategorii osoby,
- 4) liczbę rannych, według rodzaju wypadku i kategorii osoby.

3. Statystyką są objęte następujące rodzaje wypadków kolejowych:

- 1) kolizje (zderzenia, starcia, najechania z wyjątkiem wypadków na przejazdach kolejowych),
- 2) wykolejenia,
- 3) wypadki na przejazdach kolejowych,
- 4) wypadki z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy w ruchu,
- 5) pożary w taborze,
- 6) inne (zamachy, skażenie środowiska, klęska żywiołowa itp.).

4. Statystyką objęte są osoby zabite lub ranne w wypadku kolejowym według po-działu:

- 1) pasażerowie,
- 2) pracownicy kolejowi (w tym podwykonawcy),
- 3) inne. W statystyce należy wyodrębnić samobójstwa i próby samobójcze.

5. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK sporządza comiesięczną informację o wypadkach według wzoru stanowiącego załącznik nr 12 do niniejszej instrukcji i przesyła ją do oddziału regionalnego PLK oraz Głównego Inspektora Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK w terminie 7 dni po okresie sprawozdawczym.

6. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK sporządza comiesięczną informację o zaistniałych na obszarze zakładu incydentach według wzoru stanowiącego załącznik nr 13 do niniejszej instrukcji i przesyła ją do oddziału regionalnego PLK oraz Głównego Inspektora

Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK w terminie 15 dni po okresie sprawozdawczym.

7. W informacji statystycznej, o której mowa w ust. 5 i ust. 6, należy oddzielnie podać dane dotyczące wypadków i incydentów zgłoszonych przez inne przedsiębiorstwa kolejowe i użytkowników bocznic powstałych poza obszarem zakładu linii kolejowych PLK.

8. W przypadku zmian dotyczących danych za okres sprawozdawczy należy w kolejnym sprawozdaniu wskazać korektę omawiając rodzaj zmiany.

9. Główny Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK sporządza comiesięczną informację o wypadkach na obszarze PLK w terminie 20 dni po okresie sprawozdawczym.

§ 40

Wskaźniki bezpieczeństwa

1. W celu dokonania oceny osiągnięcia poziomu bezpieczeństwa oraz umożliwienia monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei należy stosować wskaźniki bezpieczeństwa w raportach rocznych o stanie bezpieczeństwa.

2. Wskaźniki bezpieczeństwa dzielą się na odnoszące się do:

- 1) wypadków,
- 2) incydentów,
- 3) skutków wypadku,
- 4) bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i jego stosowania,
- 5) zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

3. Wskaźniki bezpieczeństwa odnoszące się do wypadków:

1) całkowita i względna tj. w przeliczeniu na pociągo – kilometry liczba wypadków z podziałem na:

- a) kolizje pociągów (zderzenia, najechania, starcia), łącznie z obiektami znajdującymi się wewnątrz skrajni,
- b) wykolejenia pociągów,
- c) wypadki na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych i przejściach,
- d) wypadki z udziałem osób, spowodowane przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw,
- e) samobójstwa i próby samobójstw,
- f) pożary pojazdów kolejowych,
- g) inne. Każdy wypadek jest kwalifikowany zgodnie z podstawowym rodzajem wypadku, nawet jeżeli skutki wypadku są poważniejsze, np. pożar po wykolejeniu się pociągu.

2) całkowita i względna tj. w przeliczeniu na pociągo – kilometry, liczba osób zabitych i rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na kategorie:

- a) pasażerowie (również w przeliczeniu na pasażero – kilometry),
- b) pracownicy kolejowi, łącznie z pracownikami podwykonawców,
- c) użytkownicy przejazdów kolejowych,
- d) inni,

4. Wskaźniki bezpieczeństwa odnoszące się do incydentów:

1) całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągo – kilometry) liczba:

- a) pękniętych szyn,
 - b) wyboczeń toru,
 - c) uszkodzeń urządzeń sterowania ruchem kolejowym, powodujących obniżenie poziomu bezpieczeństwa gwarantowanego przez te urządzenia,
- 2) całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągo – kilometry) liczba przypadków

niezatrzymania się pociągu, pojazdu kolejowego przed sygnałem „STÓJ” lub w miejscu, gdzie powinien się zatrzymać,

3) całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągo – kilometry) liczba pękniętych kół, obręczy kół i osi w użytkowanych pojazdach kolejowych.

5.Wskaźniki bezpieczeństwa odnoszące się do skutków wypadku:

1) całkowity i względny (w przeliczeniu na pociągo – kilometry) koszt wszystkich wypadków, z uwzględnieniem:

a) ofiar śmiertelnych i rannych,

b) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności pasażerów, pracowników kolejowych lub stron trzecich,

c) rekompensat za szkody dla środowiska,

d) zastąpienia lub naprawy zniszczonych pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury kolejowej,

e) opóźnień, zakłóceń i objazdów w prowadzeniu ruchu pociągów,

f) dodatkowych kosztów pracy pracowników kolejowych,

g) utraty przyszłych przychodów,

2) całkowita i względna (w przeliczeniu na godziny przepracowane) liczba godzin pracy pracowników kolejowych i podwykonawców, utracona w wyniku wypadku.

6.Wskaźniki bezpieczeństwa odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i jego stosowania:

1) procent torów działających z Automatyczną Ochroną Pociągów (ATP),

2) procent pociągo – kilometrów na torach wyposażonych w ATP,

3) liczba przejazdów kolejowych (całkowita i w przeliczeniu na kilometr linii) w podziale na kategorię przejazdu,

4) procent przejazdów kolejowych z samoczynną sygnalizacją przejazdową i obsługiwanymi ręcznie w odniesieniu do ogólnej liczby przejazdów kolejowych.

7.Wskaźniki odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego:

1) całkowita liczba audytów wewnętrznych przeprowadzonych przez zarządcę infrastruktury,

2) procent liczby audytów wykonanych w odniesieniu do liczby audytów wymaganych systemem zarządzania bezpieczeństwem (planowanych).

8.Wskaźniki bezpieczeństwa są wprowadzane do stosowania decyzją Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 41 Raport roczny

1.Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK oraz Główny Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK opracowują raz w roku „Ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego”. Główny Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK ustala wzór układu i zawartości „Oceny stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego”.

2. „Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego” obejmuje:

1) analizę wypadków z uwzględnieniem przyczyn i okoliczności wypadków,

2) przyjęte środki zapobiegawcze oraz ocenę ich wykonania,

3) wskazanie istniejących zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

4) założenia działań dla poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. i ma na celu opracowanie „Programu zapobiegania wypadkom kolejowym”.

3.Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK opracowuje „Ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego” w terminie do dnia 1 marca roku następnego. Ocenę po jej zaakceptowaniu przez Dyrektora oddziału regionalnego PLK należy podać do wiadomości pracownikom

zakładu oraz jednostkom współpracującym przedsiębiorstw kolejowych.

4. Główny Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK opracowuje roczną „Ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PLK” w terminie do 30 kwietnia roku następnego, którą przedkłada Zarządowi PLK.

ROZDZIAŁ IX ZAPOBIEGANIE WYPADKOM

§ 42

Ogólne zasady zapobiegania wypadkom

1. Dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei należy spełniać i przestrzegać warunki niezbędne dla uzyskania świadectwa bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie:

- 1) zatrudniania pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego posiadających właściwe uprawnienia do wykonywania tych czynności,
- 2) posiadania aktualnych przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej,
- 3) eksploataowania budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz posiadania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych,
- 4) eksploataowania pojazdów kolejowych posiadających aktualne świadectwa sprawności technicznej.

2. Każdy pracownik kolejowego jest obowiązany stosować przepisy wewnętrzne, regulaminy i instrukcje stanowiskowe oraz reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do wypadku kolejowego.

3. Kierownicy jednostek organizacyjnych PLK odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz są obowiązani do działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.

§ 43

Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i aparatu nadzoru

1. Szczególne obowiązki w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego mają:

- 1) Naczelnik Sekcji PLK,
- 2) Kontrolerzy i Instruktorzy PLK,
- 3) Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK,
- 4) Naczelnny Dyrektor oddziału regionalnego PLK,
- 5) Główny Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK.

2. Kierownicy jednostek organizacyjnych PLK oraz aparat nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w PLK odpowiedzialni są w szczególności za:

- 1) prawidłowe ustalenie przyczyn wypadku i określenie odpowiednich środków zapobiegawczych,
- 2) zapewnienie właściwego wykonywania obowiązków pracowniczych,
- 3) zapewnienie właściwego stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego,
- 4) zapewnienie właściwego stanu eksploatowanych pojazdów kolejowych,
- 5) właściwe przygotowanie i organizację stanowisk pracy,
- 6) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego wymaganych kwalifikacji i warunków psycho

–fizycznych,

7) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego znajomości obowiązujących przepisów, regulaminów i instrukcji stanowiskowych poprzez prowadzenie szkoleń i pouczeń okresowych oraz egzaminów przewidzianych odrębnymi przepisami,

8) prowadzenie audytu wewnętrznego związanego z zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu kolejowego zgodnie z zasadami określonymi w odrębnych przepisach.

3. Pracownikowi, który spowodował wypadek kolejowy nie należy powierzać dalszego wykonywania czynności pracowniczych na stanowisku bezpośrednio związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Decyzję w sprawie ponownego zatrudnienia pracownika na stanowisku pracy związanym bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego podejmuje dyrektor zakładu linii kolejowych PLK w oparciu o postanowienia Kodeksu Pracy.

4. Kierownicy jednostek organizacyjnych oraz aparat nadzoru PLK mają obowiązek ujawniania i usuwania nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego. W tym celu zobowiązani są do sprawdzania stanu technicznego budowli, urządzeń technicznych służących do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych a także bieżącego instruowania pracowników w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

5. Kierownicy jednostek organizacyjnych PLK zobowiązani są do przeprowadzania audytu wewnętrznego stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego z tak określoną liczbą audytów, aby każde stanowisko pracy związane z prowadzeniem ruchu kolejowego było objęte audytem wewnętrznym nie rzadziej niż raz w miesiącu. Do audytu wewnętrznego zobowiązani są dyrektorzy zakładów linii kolejowych, ich zastępcy do spraw technicznych i eksploatacyjnych oraz zakładowy personel nadzoru.

6. Naczelny dyrektor oddziału regionalnego PLK lub osoba przez niego upoważniona, na obszarze jego działania, dokonuje audytu wewnętrznego w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie zakładu linii kolejowych co najmniej raz w kwartale roku.

7. Protokoły z przeprowadzonych audytów przekazują:

1) do Dyrektora zakładu linii kolejowych PLK – Naczelnicy Sekcji eksploatacji i ich zastępcy, Kontrolerzy i Instruktorzy

2) do Naczelnego Dyrektora oddziału regionalnego PLK – Dyrektorzy zakładów linii kolejowych PLK i ich zastępcy

3) do Głównego Inspektora Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK – Naczelni Dyrektorzy oddziałów regionalnych PLK lub osoby przez nich upoważnione do przeprowadzenia audytu.

8. Prezes Zarządu PLK określi sposób i zakres przeprowadzania audytów wewnętrznych.

§ 44

Programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego

1. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego” jest dokumentem zawierającym:

1) charakterystykę występujących nieprawidłowości i zagrożeń,

2) szczegółową listę działań dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego wraz z określeniem terminu ich wykonania i odpowiedzialnych za ich wykonanie.

2. W „Programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego” należy uwzględnić następujące działania:

1) organizacyjne,

2) pracownicze,

3) techniczne,

4) w zakresie nadzoru i kontroli.

3. Główny Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK opracowuje w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego „Ramowy program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PLK SA”.

4. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK opracowuje w terminie do dnia 31 stycznia roku „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w zakładzie linii kolejowych PLK ” na okres jednego roku, uwzględniając wytyczne zawarte w „Ramowym programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego dla PLK”. Opracowany program zatwierdza Dyrektor oddziału regionalnego PLK.

§ 45

Narady poświęcone zapobieganiu wypadkom

1. Narady poświęcone zapobieganiu wypadkom, w których powinni uczestniczyć pracownicy odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu kolejowego, mają na celu:

- 1) omówienie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- 2) dokonanie analizy działalności zapobiegawczej,
- 3) ocenę wykonania środków zapobiegawczych,
- 4) wypracowanie kierunków działań zapobiegawczych,
- 5) wymianę doświadczeń.

2. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK organizuje naradę co najmniej raz w roku.

3. W naradzie uczestniczą kierownicy jednostek organizacyjnych, aparat nadzoru zakładu linii kolejowych, przedstawiciel właściwej jednostki organizacyjnej podległej bezpośrednio Zarządowi Spółki PLK. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK powinien zaprosić do udziału w naradzie kierowników jednostek organizacyjnych przedsiębiorstw kolejowych współpracujących z zakładem oraz przedstawicieli innych instytucji współpracujących w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

4. Dyrektor zakładu linii kolejowych PLK, organizujący naradę, przesyła protokół z narady do oddziału regionalnego PLK oraz Głównego Inspektora Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK.

5. Główny Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PLK organizuje raz w roku ogólnopolską konferencję poświęconą zapobieganiu wypadkom kolejowym

Załącznik nr 1

Wykaz adresatów właściwych dla miejsca wypadku, których należy zawiadomić pisemnie o wypadku kolejowym

A.

1) Zakład linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

2) Oddział Regionalny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3) Główny Inspektor Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

B.

1) Oddział Terenowy Urzędu Transportu Kolejowego,

2) Prokuratura Rejonowa,

3) Komenda Powiatowa lub Miejska Policji,

4) Komenda Miejska bądź Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej.

C.

Inni adresaci wskazani przez komisję sporządzającą protokół oględzin miejsca wypadku kolejowego lub protokół oględzin miejsca wypadku na przejeździe kolejowym.