

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 1 z 53</b>

AUTOR:		Data:	Podpis:
1.		2017-....-....	
ZAAKCEPTOWALI:		Data:	Podpis:
1.	Ewa Boguszewska - Dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi	2017-.....-.....	
2.	Marek Kapusta - Dyrektor Biura Dyspozytury i Realizacji Przewozów	2017-.....-.....	
3.	Krzysztof Prządka - Dyrektor Biura Taboru	2017-.....-.....	
4.	Jacek Kosiński / Dyrektor Ośrodka Szkoleń Zawodowych	2017-.....-.....	
5.	Zdzisław Krzyśków - Dyrektor Biura Bezpieczeństwa	2017-.....-.....	
6.	Ewa Gruszka - Dyrektor Zakładu Centralnego	2017-.....-.....	
7.	Zbigniew Kryś - Dyrektor Zakładu Zachodniego	2017-.....-.....	
8.	Zbigniew Rączkowski - Dyrektor Zakładu Północnego	2017-.....-.....	
9.	Zbigniew Gondek - Dyrektor Zakładu Południowego	2017-.....-.....	
WERYFIKACJA PRAWNA:		Data:	Podpis:
1.	Dokument nie wymaga opinii prawnej	2017-....-....	
WERYFIKACJA FORMALNA:		Data:	Podpis:
1.	Magdalena Wiankowska – Zysnarska / Koordynator Dokumentacji Wewnętrznej / Zespół ds. Zarządzania Procesami Biznesowymi	2017-....-....	
ZATWIERDZIŁ:		Data:	Podpis:
Dokument został wprowadzony Uchwałą Zarządu PKP Intercity S.A.		2017-....-....	Nr uchwały:

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 2 z 53</b>

# **Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3**

**Warszawa 2017 r.**

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz.1594, z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

**Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>**

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 3 z 53</b>

**Spis treści**

<b>1. Cel Instrukcji .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Terminologia, definicje, wyjaśnienie skrótów .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Przedmiot Instrukcji .....</b>	<b>11</b>
<b>4. Zakres stosowania Instrukcji .....</b>	<b>11</b>
<b>ROZDZIAŁ I ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU.....</b>	<b>12</b>
§1. Zgłoszenie o zdarzeniu .....	12
§2. Postępowanie dyżurnego ruchu (pracownika posterunku technicznego) i dyspozytorów po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu.....	12
§3. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia.....	15
§4. Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu.....	16
§5. Zatajanie zdarzenia .....	17
<b>ROZDZIAŁ II KOMISJA KOLEJOWA .....</b>	<b>18</b>
§6. Zadanie komisji kolejowej.....	18
§7. Organ prowadzący postępowanie .....	18
§8. Skład komisji kolejowej.....	19
§9. Wyznaczanie składu komisji kolejowej do postępowania w sprawie zdarzenia.....	19
§10. Uprawnienia i obowiązki komisji kolejowej.....	21
§11. Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia .....	22
<b>ROZDZIAŁ III BADANIA OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYŃ ZDARZENIA .....</b>	<b>23</b>
§12. Podjęcie prac przez komisję kolejową .....	23
§13. Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia .....	23
§14. Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena .....	25
§15. Protokół oględzin miejsca zdarzenia.....	31
§16. Wstępna analiza zdarzenia .....	31
<b>ROZDZIAŁ IV USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA .....</b>	<b>33</b>
§17. Ustalenia końcowe.....	33
§18. Rodzaje przyczyn.....	33
§19. Wnioski zapobiegawcze .....	34
§20. Szacowanie strat i ustalenie wartości szkód .....	35
§21. Protokół ustaleń końcowych.....	35
§22. Postępowanie w sprawach spornych.....	36
§23. Termin zakończenia postępowania.....	37
<b>ROZDZIAŁ V CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA.....</b>	<b>38</b>
§24. Akta postępowania .....	38
§25. Wykonanie wniosków zapobiegawczych .....	39
<b>ROZDZIAŁ VI SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE .....</b>	<b>40</b>
§26. Zgłoszenie wydarzenia .....	40

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 4 z 53</b>

§27. Postępowanie dyżurnego ruchu (pracownika posterunku technicznego) i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o wydarzeniu.....	40
§28. Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych .....	41
§29. Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej .....	42
§30. Ustalenia końcowe.....	44
§31. Ustalenie wartości szkód.....	44
<b>ROZDZIAŁ VII STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI .....</b>	<b>46</b>
§32. Rejestracja wydarzeń .....	46
§33. Statystyka wydarzeń .....	46
§34. Wskaźniki bezpieczeństwa. Raport w sprawie bezpieczeństwa .....	47
§35. Analiza stanu bezpieczeństwa .....	47
<b>ROZDZIAŁ VIII ZAPOBIEGANIE WYDARZENIOM.....</b>	<b>49</b>
§36. Ogólne zasady zapobiegania wydarzeniom .....	49
§37. Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i pracowników nadzoru.....	49
§38. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego .....	51
§39. Narady poświęcone zapobieganiu wydarzeniom .....	52
<b>5. Termin obowiązywania.....</b>	<b>52</b>
<b>6. Wykaz załączników.....</b>	<b>53</b>
<b>7. Metryka zmian .....</b>	<b>53</b>

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 5 z 53</b>

## 1. Cel Instrukcji

Celem „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3”, zwanej dalej Instrukcją, jest określenie trybu wyznaczania pracowników do udziału w komisjach kolejowych, jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez ustalanie i wykonywanie wniosków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe.

## 2. Terminologia, definicje, wyjaśnienia skrótów

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.).
2. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** – poziom ryzyka akceptowalnego związanego z realizacją procesów przewozowych prowadzonych po infrastrukturze, w tym brak związanych z ruchem kolejowym zagrożeń dla osób, mienia i środowiska.
3. **Ryzyko** – częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody.
4. **Zagrożenie** – stan, który może prowadzić do wypadku.

### Pojęcia związane z wydarzeniami kolejowymi:

5. **Wydarzenie kolejowe** – każde niepożądane wydarzenie zaistniałe w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu zakłócające realizację procesu przewozowego, w szczególności powodujące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie pociągu lub zakłócenie prac manewrowych.
6. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent w transporcie kolejowym.
7. **Wypadek** – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska, do wypadków zalicza się w szczególności:
  - 1) kolizje;
  - 2) wykolejenia;
  - 3) zdarzenia na przejazdach;
  - 4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
  - 5) pożar pojazdu kolejowego.
8. **Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowisk** – strata w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 6 z 53</b>

9. **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykojeniem lub innym zdarzeniem mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub zarządzanie bezpieczeństwem:
- 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi;
  - 2) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą zdarzenie na co najmniej 2 miliony euro.
10. **Znaczący wypadek** – wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:
- 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną;
  - 2) powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro;
  - 3) powodujący znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin.
- Nie należy uwzględniać wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych.
- Pojęcie stosowane wyłącznie dla celów statystycznych, np. CSI
11. **Incydent** – incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
12. **Kolizja** – jest to zdarzenie obejmujące:
- 1) zderzenie – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków;
  - 2) najechanie – niezamierzone, dynamiczne:
    - a) zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
    - b) zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,
    - c) najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego;
  - 3) starcie – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.
13. **Wykojenie** – utrata kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.
14. **Zdarzenie na przejeździe** – zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innego użytkownika przejazdu takiego jak pieszy lub rowerzysta, lub innego obiektu znajdującego się na torach lub w ich pobliżu.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 7 z 53</b>

15. **Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu – zdarzenie,**  
w których w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu,; obejmuje osoby, które wskakiwały, wyskakiwały lub wypadły z pojazdu kolejowego oraz osoby, które upadły, lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot.
16. **Pożar pojazdu kolejowego** – oznacza pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową i docelową oraz przy rozrządzaniu wagonów.
17. **Zdarzenie poprzedzające wypadek** – wydarzenie, które doprowadziło lub z dużym prawdopodobieństwem mogło doprowadzić do zaistnienia wypadku lub poważnego wypadku,; obejmuje następujące wydarzenia: złamanie szyny, odkształcenie toru, defekt sygnalizacji, minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD) oraz pęknięcie koła lub osi zestawu kołowego.
18. **Postępowanie** – proces mający na celu zapobieganie zdarzeniom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn zdarzeń oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
19. **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD)** – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, przy czym jazda bez zezwolenia oznacza minięcie:
  - a) sygnału „Stój” na sygnalizatorze, jeżeli nie funkcjonują systemy bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (BKJP) klasy ATC lub ATP,
  - b) wskazanego kilometrażem w rozkazie pisemnym miejsca na szlaku lub przekazanego ustnie podczas manewrów na stacji,
  - c) sygnału „Stój” na wskaźnikach, oprócz koźłów oporowych lub sygnałów przekazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie), z wyłączeniem przypadków, gdy pociąg lub skład pociągu bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”, oraz przypadków, gdy z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg.
20. **Pęknięcie koła lub pęknięcie osi** – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).
21. **Sytuacja potencjalnie niebezpieczna** – sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego.
22. **Samobójstwo** – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego celem jest zgon, zarejestrowany i kwalifikowany przez właściwy organ.
23. **Próba samobójcza** – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, nieskutkujący zgonem, zarejestrowany i kwalifikowany przez właściwy organ.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 8 z 53</b>

Pojęcia związane ze skutkami wydarzeń kolejowych:

24. **Poszkodowany** – zabity, ciężko ranny lub ranny.
25. **Ofiary w ludziach** – zabici lub ciężko ranni w poważnym wypadku albo ciężko ranni w wypadku.
26. **Zabity** – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub wypadku albo w ich związku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku (z wyłączeniem samobójstwa).
27. **Ciężko ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku, wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny, wyłączając osoby, które próbowały popełnić samobójstwo.
28. **Ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej.
29. **Pasażer** – każda osoba, z wyłączeniem obsady pociągu, odbywająca podróż koleją,; do celów statystyki zdarzeń uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść do lub wysiąść z pociągu będącego w ruchu.
30. **Pracownicy łącznie z personelem podwykonawców** – wszystkie osoby, których zatrudnienie ma związek z koleją i które w czasie zdarzenia znajdują się w pracy,; obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury.
31. **Użytkownik przejazdu kolejowego** – każda osoba korzystająca z przejazdu kolejowego lub przejścia dla pieszych, w celu przekroczenia linii kolejowej za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo.
32. **Osoba nieuprawniona** – każda osoba przebywająca na terenie kolei w przypadku, której obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów.
33. **Inne osoby** – oznaczają wszystkie osoby, które nie zostały zdefiniowane jako „pasażerowie”, „pracownicy łącznie z personelem podwykonawców”, „użytkownicy przejazdu kolejowego” lub „osoby nieuprawnione”.
34. **Straty** – koszty związane ze zdarzeniem kolejowym lub sytuacją potencjalnie niebezpieczną.
35. **Szkoda** – szkoda osobowa rozumiana jako straty rzeczywiste i utracone korzyści powstałe wskutek śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, a także szkody niemajątkowe, których naprawienie polega na zapłacie zadośćuczynienia, powstałe wskutek śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia lub szkoda rzeczowa rozumiana jako straty rzeczywiste powstałe wskutek zniszczenia, uszkodzenia lub utraty rzeczy, a także utracone korzyści, które poszkodowany mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono lub utrata rzeczy rozumiana jako utrata możliwości używania rzeczy wynikająca z jej zniszczenia lub uszkodzenia, a także utrata wynikająca z właściwości fizycznych rzeczy, np. rozlanie, wyciek, wyparowanie, jeśli jest konsekwencją szkody rzeczowej.
36. **Szkoda w środowisku** – negatywna, mierzalna zmiana stanu lub funkcji elementów przyrodniczych, oceniona w stosunku do stanu początkowego, która została spowodowana

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 9 z 53</b>

bezpośrednio lub pośrednio przez działalność prowadzoną przez podmiot korzystający ze środowiska:

- 1) w gatunkach chronionych lub chronionych siedliskach przyrodniczych, mająca znaczący negatywny wpływ na osiągnięcie lub utrzymanie właściwego stanu ochrony tych gatunków lub siedlisk przyrodniczych;
  - 2) w wodach, mająca znaczący negatywny wpływ na stan ekologiczny, chemiczny lub ilościowy wód;
  - 3) w powierzchni ziemi, przez co rozumie się zanieczyszczenie gleby lub ziemi, w tym w szczególności zanieczyszczenie mogące stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzi.
37. **Przerwa w ruchu pociągów** – brak możliwości jazdy pociągów do jednej z sąsiednich stacji przez co najmniej 30 minut.
38. **Ograniczenie ruchu** – zmniejszenie przepustowości szlaku lub stacji, związane ze zdarzeniem, trwające powyżej 60 minut, jeżeli spowodowało opóźnienie pociągów.

Pojęcia związane z infrastrukturą i taborem kolejowym:

39. **Obszar kolejowy** – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.
40. **Sieć kolejowa** – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury.
41. **Linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
42. **Posterunek ruchu** – służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
43. **Posterunek zapowiadawczy** – jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.
44. **Stacja** – posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład.
45. **Szlak kolejowy** – część linii kolejowej między dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
46. **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.
47. **Użytkownik bocznic kolejowej** – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznica kolejowa.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 10 z 53</b>

48. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.
49. **Pojazd trakcyjny** – pojazd kolejowy z napędem własnym.
50. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
51. **Baza pomiarowa pojazdu kolejowego** – dla wagonu dwuosiowego to rozstaw osi, dla pojazdu kolejowego z wózkami to rozstaw czopów skreću wózków, dla wózka to rozstaw skrajnych osi.

Pozostałe pojęcia, określenia i skróty:

52. **Zarządca infrastruktury** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty.
53. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej.
54. **Dyspozytor** – dyspozytor Dyspozytury Głównej lub Ekspozytury PKP Intercity.
55. **Dyżurny ruchu** – pracownik PKP Intercity odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach) lub pracownik PKP PLK S.A. odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na torach użytkowanych przez PKP Intercity.
56. **Naczelnik Sekcji** – jest to naczelnik sekcji, zastępca naczelnika sekcji lub inny pracownik PKP Intercity posiadający kompetencje naczelnika sekcji wyznaczony przez Dyrektora Zakładu do wykonywania czynności (na danej bocznicy) Naczelnika Sekcji w rozumieniu zapisów niniejszej instrukcji.
57. **Komisja kolejowa** – osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie zdarzenia, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej, których pracownicy lub pojazd kolejowy uczestniczyli w zdarzeniu bądź infrastruktura ma z nimi związek.
58. **System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)** – organizacja i działania przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
59. **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. Przedmiot instrukcji

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 11 z 53</b>

1. Instrukcja określa szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach i sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych oraz zasady dokumentowania prowadzonych postępowań.
2. Instrukcja określa także:
  - 1) zasady prowadzenia statystyk i analiz stanu bezpieczeństwa;
  - 2) zasady postępowania w zakresie zapobiegania zdarzeniom i sytuacjom potencjalnie niebezpiecznym;
  - 3) inne kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
  - 4) zasady zgłaszania szkód.

#### **4. Zakres stosowania instrukcji**

1. Instrukcja obowiązuje na obszarze infrastruktury kolejowej użytkowanej przez Spółkę „PKP Intercity” S.A zwaną dalej PKP Intercity oraz w innych przedsiębiorstwach kolejowych, które zostaną zobowiązane do jej stosowania na podstawie umowy, zawartych porozumień lub wewnętrznych aktów prawnych.
2. Postępowanie w razie katastrofy budowlanej regulują odrębne przepisy.
3. Postępowanie w razie bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku albo wystąpienia szkody w środowisku regulują odrębne przepisy.
4. Biuro Bezpieczeństwa PKP Intercity, zwane dalej Biurem Bezpieczeństwa, jest uprawnione do interpretowania postanowień zawartych w niniejszej Instrukcji.  
Na infrastrukturze zarządzanej przez: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. obowiązują instrukcje (odpowiednio) tych zarządców.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 12 z 53</b>

## Rozdział I ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

### §1 Zgłoszenie o zdarzeniu

1. Pracownik kolejowy, 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 kolejowy jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków dyżurnemu ruchowi, pracownikowi posterunku technicznego, dyspozytorowi, innemu wyznaczonemu pracownikowi boczniczy.
3. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
4. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać. Kierownik pociągu, maszynista lub inny pracownik kolejowy zgłasza zdarzenie zgodnie z ust. 2.
5. Pracownik kolejowy jest zobowiązany, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia poszkodowanym w zdarzeniu pierwszej pomocy.

### §2 Postępowanie dyżurnego ruchu (pracownika posterunku technicznego) i dyspozytorów po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

1. Dyżurny ruchu (pracownik posterunku technicznego), 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) zaważenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.  
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 13 z 53</b>

- e) wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania - zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego,
- 4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie właściwemu dla miejsca zdarzenia dyspozytorowi i Naczelnikowi Sekcji;
- 5) 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,
- 6) poinformować właściwego dla miejsca zdarzenia dyspozytora:
- a) o wykonaniu czynności, o których mowa w pkt. 1-3, i 5,
- b) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych, podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego (np. na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej umieszczonej na wagonie, kontenerze lub przesyłce), uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych;
- 7) powiadomić prowadzących pociągi, pojazdy kolejowe lub wykonujących jazdy manewrowe o przyczynie i przewidywanym czasie postoju,
- 8) żądać od właściwego dla miejsca zdarzenia dyspozytora:
- a) wezwania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego,
- 9) jeżeli jest taka potrzeba, na żądanie kierującego akcją ratunkową, wprowadzić ograniczenie prędkości na torach sąsiadujących z miejscem zdarzenia, po których może odbywać się ruch kolejowy.
- Wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania zarejestrować w dzienniku telefonicznym lub innym dokumencie prowadzonym na posterunku technicznym.
2. Dyspozytor, któremu zgłoszono zdarzenie zaistniałe, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
- 1) osoby i dokonać czynności, o których mowa w ust 1 pkt. 3, 5 oraz polecić zamknięcie torów, jeżeli nie zostały one wykonane przez dyżurnego ruchu (pracownika posterunku technicznego), a zachodzi taka konieczność;
- 2) zgłosić niezwłocznie zdarzenie Dyrektorowi Zakładu (lub jego Zastępcy) PKP Intercity, zwanego dalej Dyrektorem Zakładu;
- 3) wezwać stosownie do potrzeb i sytuacji jednostki ratownictwa technicznego;
- 4) powiadomić Naczelnika Sekcji;

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 14 z 53</b>

- 5) zgłosić niezwłocznie zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
- 6) powiadomić członków komisji kolejowej, właściwej dla okoliczności i skutków zdarzenia, o konieczności przybycia na miejsce zdarzenia;
- 7) zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie Komendzie Policji, jednostce Żandarmerii Wojskowej oraz prokuraturze odpowiedniego szczebla, jeżeli zachodzi taka konieczność;
- 8) powiadomić Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska;
- 9) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych, powiadomić o zdarzeniu Wojewodę właściwego dla miejsca zdarzenia (poprzez Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego) oraz właściwego terenowo stanowisko kierownika Komendanta Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej, podając:
  - a) miejsce zdarzenia,
  - b) nazwę towaru niebezpiecznego (według nazwy w liście przewozowym) lub inne informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego,
  - c) rodzaj i wielkość opakowania,
  - d) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
  - e) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego;
- 10) w przypadku zdarzenia mogącego powodować narażenia na promieniowanie jonizujące lub wystąpienia skażeń promieniotwórczych powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki (za pośrednictwem Centrum do Spraw Zdarzeń Radiacyjnych) i Wojewodę właściwego dla miejsca zdarzenia (poprzez Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego), podając:
  - a) miejsce zdarzenia,
  - b) nazwę substancji promieniotwórczej (według nazwy w liście przewozowym) lub inne informacje pozwalające na zidentyfikowanie substancji promieniotwórczej,
  - c) rodzaj i wielkość opakowania,
  - d) rodzaj uszkodzenia,
  - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
  - f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
  - g) dane nadawcy lub odbiorcy substancji promieniotwórczej;
- 11) powiadomić jednostkę organizacyjną, w której zatrudniony jest pracownik kolejowy, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy;
- 12) powiadomić Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zwanego dalej „Przewodniczącym PKBWK”(wg załącznika nr 1);
- 13) powiadomić oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia ”(wg załącznika nr 1);

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 15 z 53</b>

- 14) jeżeli w wyniku zdarzenia są zabici lub ciężko ranni, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala - po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratowniczą przekazać rzecznikowi prasowemu informacje o adresach szpitali, do których przewieziono poszkodowanych, oraz o telefonach kontaktowych, celem podania ich do wiadomości publicznej za pośrednictwem środków masowego przekazu;
  - 15) najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocłeniu;
  - 16) zarejestrować zdarzenie w „Serwisie Kolejowym”.
3. Wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania zarejestrować w prowadzonej dokumentacji.

### §3

#### Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Powiadomiony o zdarzeniu Naczelnik Sekcji lub wyznaczony przez niego pracownik, niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia Naczelnika Sekcji lub wyznaczonego przez niego pracownika, pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie, a w szczególności kierownik pociągu, prowadzący pojazd kolejowy, 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” lub spowodować ich zatrzymanie za pomocą posiadanych urządzeń radiołączności;
  - 2) udzielić pierwszej pomocy rannym;
  - 3) przeciwdziałać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru;
  - 4) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia;
  - 5) zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunki i bagaże pasażerów.
3. Naczelnik Sekcji lub osoba przez niego wyznaczona, do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową, obejmuje kierownictwo, a także:
  - 1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającymi pomocy poszkodowanym w zdarzeniu;
  - 2) sprawdza wykonanie przez dyżurnego ruchu (pracownika posterunku technicznego) obowiązków wynikających z niniejszej Instrukcji, a zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
  - 3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia;

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 16 z 53</b>

- 4) upewnia się o wykonaniu obowiązków przez osoby wymienione w ust 2, zwłaszcza w zakresie zabezpieczenia miejsca zdarzenia i sąsiednich torów;
  - 5) zabezpiecza dokumentację związaną z ruchem kolejowym, stanem infrastruktury, stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyny zdarzenia;
  - 6) współpracuje z przedstawicielami innych przewoźników oraz innych podmiotów kolejowych w zakresie organizacji przewozu pasażerów lub ładunku;
4. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
- 1) niezwłocznie – jeżeli jest to niezbędne dla udzielenia pomocy poszkodowanym lub ograniczenia skutków zdarzenia;
  - 2) dla pozostałych przypadków – po uprzednim opisanu stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.

#### §4

#### Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu

1. Naczelnik Sekcji na obszarze działania której powstało zdarzenie – obowiązany jest zawiadomić pisemnie o zdarzeniu adresatów określonych w ust. 2. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.
2. Zawiadomienie otrzymuje:
  - 1) Przewodniczący PKBWK (wg załącznika nr 2);
  - 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”(wg załącznika nr 2);
  - 3) podmioty, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli
  - 4) w zdarzeniu;
  - 5) 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) Pracownik ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w Zakładzie,
  - 6) Dyrektor Biura Bezpieczeństwa.
3. Zawiadomienie o zdarzeniu, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 3, 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,

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 17 z 53</b>

- ustalanej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji - należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.
5. Jeżeli zdarzenie stanowi zagrożenie środowiska, w tym poważną awarię oraz może stanowić szkodę w środowisku lub bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku, Dyrektor Zakładu niezwłocznie powiadamia Dyrektora Biura Infrastruktury.

## §5

### Zatajanie zdarzenia

1. Zatajanie lub usiłowanie zatajania zdarzenia jest zabronione.
2. Kierownik jednostki organizacyjnej, który powziął wiadomość o zatajeniu lub próbie zatajania zdarzenia, zobowiązany jest:
  - 1) zgłosić i zarejestrować zdarzenie zgodnie z postanowieniami niniejszej Instrukcji;
  - 2) powołać odpowiednią do okoliczności i skutków zdarzenia komisję kolejową;
  - 3) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajania lub próby zatajania zdarzenia.
3. Postępowanie w przypadku nie powołania komisji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. dla zdarzeń zaistniałych na ich infrastrukturze, według załącznika nr 6.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 18 z 53</b>

## **Rozdział II KOMISJA KOLEJOWA**

### **§6**

#### **Zadanie komisji kolejowej**

1. Postępowanie w sprawach zdarzeń prowadzi komisja kolejowa, której zadaniem jest ustalenie:
  - 1) okoliczności zdarzenia;
  - 2) przyczyny zdarzenia;
  - 3) wniosków zapobiegawczych.
2. Postępowanie w sprawie zdarzenia nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do pracodawcy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, w oparciu o ustalenia komisji kolejowej.

### **§7**

#### **Organ prowadzący postępowanie**

1. W zależności od okoliczności i skutków zdarzenia, postępowanie prowadzi :
  - 1) komisja kolejowa;
  - 2) Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją”, po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej z wyłączeniem przypadków najechania pojazdu kolejowego na osoby postronne.

Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei lub zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania.

Decyzje o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, podejmuje przewodniczący Komisji, nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu.
2. W przypadku podjęcia postępowania przez Komisję, komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenia postępowania.
3. Nadzór nad pracą komisji kolejowych sprawuje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”.
4. Nadzór Prezesa UTK nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawowany jest przez wyznaczonych inspektorów ds. nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, na terenie siedmiu Oddziałów Terenowych UTK.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

<b>Tytuł:</b>	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 19 z 53</b>

5. Koordynacją pracy Oddziałów Terenowych w zakresie nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe zajmuje się Departament Nadzoru UTK.

## §8

### Skład komisji kolejowej

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 biorą udział: inspektor lub specjalista ds. ochrony przeciwpożarowej właściwego dla miejsca zdarzenia Zakładu.
3. Do komisji kolejowej należy wyznaczać pracowników o wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym.
4. Pełnienie czynności członka komisji kolejowej nie może być łączone z równoczesnym udziałem w zespole kierowania akcją usuwania skutków zdarzenia.
5. Pisemnego wyznaczenia pracowników do udziału w komisjach kolejowych dokonują i prowadzą wykaz tych osób:
  - 1) Dyrektor merytorycznego Biura – w stosunku do pracowników zatrudnionych w Centrali Spółki;
  - 2) Dyrektor Zakładu – w stosunku do pracowników zatrudnionych w tym zakładzie
  - 3) Dyrektor Biura Bezpieczeństwa (dla pracowników zatrudnionych w Centrali) i Dyrektorzy Zakładów (dla pracowników zatrudnionych w zakładzie) wydają pracownikom wyznaczonym do udziału w pracach komisji kolejowej stosowne upoważnienia, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 4, ważne na czas udziału w pracach komisji kolejowych, które powinni posiadać podczas prac w tych komisjach.
6. Dyrektorzy Biur i Dyrektorzy Zakładów sporządzają wykaz osób wyznaczonych do udziału w pracach komisji kolejowych, o których mowa w ust. 5. Wykaz ten winien zawierać ich nazwiska, imiona, adresy zamieszkania oraz numery telefonów. Ww. wykazy powinni posiadać: właścivi dyspozytorzy i Biuro Bezpieczeństwa.
7. Wykaz, o którym mowa w ust. 6, należy uaktualniać po każdorazowej zmianie jakichkolwiek danych.

## §9

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

1. Dyrektor Zakładu oraz kierownicy innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwi dla miejsca zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

<b>Tytuł:</b>	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b>	Data wydania:
	<b>Br-3</b>	Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 20 z 53</b>

lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu, zapewniają w trybie ciągłym skład komisji kolejowej oraz niezwłoczny jej wyjazd do miejsca zdarzenia, nie później niż 60 minut od momentu powiadomienia.

2. Właściwi dyspozytorzy, po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu, powiadamiają o nim członków komisji kolejowej właściwej dla miejsca zdarzenia, spośród osób z wykazów o których mowa w §10 ust. 6.
3. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
4. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.
5. Przewodniczący komisji kolejowej jest pisemnie powoływany spośród członków komisji, o których mowa w ust. 1, przez Dyrektora Zakładu właściwego dla miejsca zdarzenia.
6. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu, o którym mowa w § 10 ust. 6, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia (np. pracowników ds. ochrony środowiska i ppoż.).
7. Niestawienie się wyznaczonego członka komisji kolejowej, w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji, nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.
8. Członkiem komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu, nie może być pracownik mający bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia lub będący w pokrewieństwie z osobą, która miała związek z powstaniem zdarzenia.
9. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
10. O zmianie, o której mowa w ust. 9, informuje się:
  - 1) członków komisji kolejowej;
  - 2) Prezesa UTK (oddział terenowy UTK);
  - 3) Przewodniczącego PKBWK.
11. Zmiany w składzie komisji kolejowej, o których mowa w ust. 6 oraz w ust. 9, dokumentuje się w aktach postępowania.
12. O przebiegu prac komisji kolejowej, informacji udziela przewodniczący komisji lub osoba przez niego wyznaczona.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 21 z 53</b>

## §10

### Uprawnienia i obowiązki komisji kolejowej

1. Komisja kolejowa ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny zdarzenia, określa szacunkowo rozmiary strat z tytułu zdarzenia oraz określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Komisja kolejowa ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia może w szczególności:
  - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia lub w innym miejscu, które ma związek ze zdarzeniem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
  - 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wyciągi i odpisy, do akt postępowania;
  - 3) wysłuchiwać protokolarnie osoby mające związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
  - 4) przeprowadzać protokolarnie lub żądać przeprowadzenia konfrontacji, wizji lokalnych lub ekspertyz;
  - 5) żądać od związanych z wypadkiem lub incydem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, innych przewoźników kolejowych pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt. 4, i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów;
  - 6) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego ze zdarzeniem - w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej - do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie zdarzenia bądź przyczynienie się do jego powstania.
3. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
4. Komisja kolejowa jest obowiązana dokonać pomiarów infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych, przyrządami posiadającymi ważne świadectwo wzorcowania.
5. Z wykonanych czynności należy sporządzić protokoły podpisane przez przeprowadzających te czynności.
6. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności, należy odnotować w protokole.
7. Osoby wysłuchiwane podpisują protokół z wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień, na każdej stronie protokołu.
8. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań, przy czym:
  - 1) wykonanie ekspertyzy na wniosek komisji, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do obiektu podlegającego ekspertyzie lub użytkownik bocznic (zarządca infrastruktury kolejowej) w miejscu zdarzenia, jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 22 z 53</b>

- oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych, budowli kolejowych i urządzeń kolejowych przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
- 2) ekspertyzę wykonują jednostki badawcze określone w rozporządzeniu w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdów kolejowych.
  9. Przewodniczący komisji kolejowej, z własnej inicjatywy lub na wniosek członków komisji, wyznacza miejsce przeprowadzania badania i pomiarów taboru kolejowego.
  10. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.

### §11

#### **Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia**

1. Komisja kolejowa zobowiązana 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) inspektorami ds. nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe na terenie Oddziałów Terenowych UTK - w zakresie prowadzenia postępowania
  - 4) Przewodniczącym i członkami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – w zakresie prowadzenia postępowania.
2. Komisja kolejowa, w razie potrzeby, zwraca się do Policji lub jednostek służby zdrowia o pomoc w przeprowadzeniu badań ustalających stan trzeźwości osób związanych ze zdarzeniem albo weryfikujących podejrzenie zażycia przez te osoby środków odurzających.
3. Komisja kolejowa w trakcie prowadzenia postępowania jest zobowiązana udostępniać zebrane materiały i dokumenty na żądanie Policji, Prokuraturze oraz sądom,; w razie konieczności przekazania materiałów lub dokumentów należy, o ile to możliwe, przekazywać ich uwierzytelnione odpisy lub kopie; w przypadku konieczności przekazania oryginałów, należy uprzednio sporządzić i zachować uwierzytelnione odpisy lub kopie.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 23 z 53</b>

### Rozdział III

#### BADANIA OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA

##### §12

##### Podjęcie prac przez komisję kolejową

1. Wyznaczona zgodnie z zasadami określonymi w § 10 ust. 1 komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.  
Zasady dojazdu na miejsce zdarzenia są ujęte w załączniku nr 5.
2. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji,
3. Podejmując decyzje, o których mowa w ust. 2, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
  - 1) skutki i okoliczności zdarzenia;
  - 2) opinie członków komisji kolejowej;
  - 3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn zdarzenia;
  - 4) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu.
4. Komisja kolejowa powinna niezwłocznie, na miejscu zdarzenia wykonać badania w możliwie największym zakresie.
5. Dyrektor Zakładu, na terenie którego odbywa się praca komisji kolejowej, jest zobowiązany udostępnić dla jej potrzeb pomieszczenie oraz niezbędne środki łączności i materiały biurowe.

##### §13

##### Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia

1. Na miejscu zdarzenia, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:
  - 1) ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie zdarzenia;
  - 2) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia;
  - 3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania zdarzenia, przez Policję lub inne uprawnione służby;

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 24 z 53</b>

- 4) opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed zdarzeniem oraz po nim;
- 5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca;
- 6) ustala przy zdarzeniach na przejazdach kolejowych:
  - a) sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
  - b) podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy,
  - c) zamknięcie na czas rogatek i obecność na stanowisku pracy pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
  - d) warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
  - e) warunki obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym,
  - f) stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i na dojazdach do niego,
  - g) widoczność czoła pojazdu kolejowego, mierzonej z wysokości 1÷1,2 m nad osią pasa ruchu drogi;
- 7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu. Dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
- 8) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub innego przewoźnika kolejowego użytkującego urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
- 9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, ich widzialności, jak również stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych;
- 10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
- 11) bada stan nawierzchni kolejowej w stanie statycznym i pod obciążeniem odpowiadającym obciążeniu w chwili zdarzenia, przy czym oceny takiej dokonuje się

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



<b>Tytuł:</b>	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b>	Data wydania:
	<b>Br-3</b>	Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 25 z 53</b>

- w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ zdarzeniu, w chwili zdarzenia oraz drogi przebiegu pojazdu kolejowego przed miejscem zdarzenia;
- 12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
  - 13) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia nadawcy przesyłki oraz ewentualnej obecności konwojenta w przypadku przewozu towarów;
  - 14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej lub zarządcy infrastruktury wykonującego przewozy technologiczne dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa załącznik nr 7.
  3. Komisja kolejowa sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia, stanowiącą załącznik do protokołu oględzin.
  4. W przypadku przybycia na miejsce zdarzenia członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego zdarzenia oraz o dokonanych ustaleniach.
  5. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie zdarzenia prowadzi komisja kolejowa.

## §14

### Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena

1. Badając okoliczności zdarzenia, w zależności od potrzeb, należy dokonać:
  - 1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia. Pracowników mających związek z powstałym zdarzeniem należy poddać badaniu na zawartość w organizmie alkoholu oraz, z chwilą podejrzenia, innych środków odurzających. W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości u innego pracownika w czasie pracy, należy również poddać go badaniu na zawartość alkoholu w organizmie. Komisja kolejowa ma obowiązek zarządzić przeprowadzenie badań stanu trzeźwości, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którzy mogli przyczynić się do spowodowania zdarzenia, oprócz badania na zawartość 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

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 26 z 53</b>

Pracowni Psychologii Pracy Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej. Wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt postępowania;

- 2) ustalenia zapisów:
  - a) w dokumentach (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, dziennikach pracy dróżników przejazdowych, raportach z jazdy, na taśmach (nośnikach elektronicznych) rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
  - b) w wydrukach z rejestru urządzeń przytorowych rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych,
  - c) nagrań rozmów zapisanych przez rejestratory rozmów przy urządzeniach łączności radiotelefonicznej oraz łączności przewodowej (zapowiadawczej, strażnicowej),
  - d) urządzeń rejestrujących stan urządzeń sterowania ruchem kolejowym i czynności dyżurnego ruchu,
  - e) kamer zamontowanych na pojazdach kolejowych.Dokumenty istotne dla zdarzenia należy zabezpieczyć do celów postępowania.
- 3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu, stanu i widzialności sygnałów oraz wskaźników, stanu osygnalizowania pociągów;
- 4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym;
- 5) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, kłódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania sbł, shp, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej;  
W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego zdarzenia mogło być wadliwe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji kolejowej zarządza badanie rozszerzone - w protokole z badań należy odnotować rodzaj i klasę dokładności przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary.
- 6) ustalenia stanu położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, kranu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza;
- 7) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, liczby wagonów z czynnym hamulcem, włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego oraz wyjaśnienie ewentualnej przyczyny niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsce i wyniki ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja kolejowa sporządza protokół według wzoru stanowiącego Załącznik nr 7;

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 27 z 53</b>

- 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) o ile w wyniku zdarzenia tor nie został zniszczony, pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości co najmniej 100 m przed i za miejscem wykolejenia (pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 m na prostych i łukach o promieniu  $R > 300$  m, co 2,5 m na łukach o promieniu  $R \leq 300$  m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru;
- 10) o ile to możliwe, 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 łukach o promieniu  $R > 300$  m, co 2,5 m na łukach o promieniu  $R \leq 300$  m, oraz na bazie pomiarowej wykolejonego pojazdu kolejowego i wózka pojazdu kolejowego;
- 11) o ile to możliwe, pomiaru krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m;
- 12) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru:
  - a) bezстыkowego – pomiaru przemieszczeń toru w stosunku do punktów stałych, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru; o ile to możliwe, należy ustalić, jaka była temperatura powietrza i szyn w chwili zaistnienia zdarzenia,
  - b) klasycznego – pomiaru wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru; o ile to możliwe, należy ustalić, jaka była temperatura powietrza i szyn w chwili zaistnienia zdarzenia;
- 13) w przypadku wykolejenia na rozjeździe, skrzyżowaniu torów w jednym poziomie lub wykolejnic:
  - a) opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe, na którym doszło do zdarzenia, 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 badań technicznych określonych w „Instrukcji o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów” odnoszących się do zespołów lub podzespołów rozjazdu mogących mieć wpływ na zdarzenie,
  - d) pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w odstępach co 5 m na prostych i łukach o promieniu  $R > 300$  m, co 2,5 m na łukach o promieniu  $R \leq 300$  m oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego, o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej;
- 14) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 28 z 53</b>

Ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, pomiary należy wykonywać w trzech miejscach:

- a) na miejscu zdarzenia – należy mierzyć wstępnie parametry geometryczne zestawów kołowych, w tym: wysokość, grubość i stromość obrzeża; wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni tocznej kół, wielkość ewentualnego wypływu materiału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, stan i położenie maźnic oraz 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 zdarzenia.

Zakres pomiarów powinien być zgodny z „Instrukcją pomiarów i oceny technicznej zestawów kołowych pojazdów trakcyjnych – Bt 11” i „Instrukcją pomiarów i oceny technicznej zestawów kołowych wagonów pasażerskich – Bw 11” oraz Dokumentacją systemu utrzymania (DSU), 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 trakcyjny należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym;

- 15) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego ze względu na współpracę odbieraków prądu z siecią trakcyjną.

W przypadku zdarzeń mających związek z niewłaściwą współpracą odbieraków prądu trakcyjnego z siecią jezdnią, pomiary powinny odbywać się:

- a) w miejscu zdarzenia,
- b) w hali napraw lokomotyw – w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych, na wniosek przewodniczącego lub członka komisji kolejowej.

Zakres pomiarów powinien być zgodny z obowiązującymi normami oraz dokumentacją systemu utrzymania (DSU) dla danego przewoźnika;

- 16) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w „Bw-1 Instrukcji o utrzymaniu wagonów pasażerskich”:

- a) wstępnie na miejscu zdarzenia:
  - ustalenia terminu i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
  - ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, ciągowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
  - pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokości obrzeża, grubości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 29 z 53</b>

- ustalenia wielkości płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,
- b) na torze prostym – wypoziomowanym: sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów usprężynowania,
- c) na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo-kontrolne:
  - wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
  - sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
  - pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu, a wózkiem wagonowym,
  - pomiarów ostoji, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
  - pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami;
- 17) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach, pomiaru wysokości zamocowania zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów niewykolejonych nad główką szyny, uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru;
- 18) pomiaru rzeczywistego nacisku powierzchniowego kół pojazdu na szynę, w tym zważenia wagonu z ładunkiem, jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół pojazdu na szynę;
- 19) ustalenia czy pociąg (skład manewrowy) 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;
- 20) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skręcenia wagonów;
- 21) ustalenia – w razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk, znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego – odległości od toru, kierunku w którym przemieszczał się pożar (od czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru;
- 22) określenia warunków atmosferycznych panujących w czasie zdarzenia;
- 23) odczytania rozmów z urzędzeń rejestrujących oraz sporządzenia protokołu z zarejestrowanych rozmów;
- 24) w przypadku zdarzenia na przejeździe kolejowym – ustalenia:
  - a) stanu nawierzchni drogi i nawierzchni na przejeździe w poziomie szyn,
  - b) czy przejazd kolejowy był należyście zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru jak i od strony drogi,
  - c) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
  - d) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i czy była obecna na stanowisku pracy, w miejscu wyznaczonym regulaminem,

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 30 z 53</b>

- e) 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 podczas zbliżania się do przejazdu.
1. Komisja kolejowa przeprowadza ocenę stanu technicznego infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych. Oceny takiej należy dokonać w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wykolejeniu, w momencie wykolejenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem wykolejenia.
  2. Odczytu i opisu taśmy lub innego nośnika urządzenia rejestrującego prędkość i inne parametry pojazdu kolejowego dokonuje, wskazany przez przewodniczącego komisji kolejowej, pracownik podmiotu użytkującego pojazd kolejowy, posiadający określone kompetencje i niezbędne oprzyrządowanie w przypadku rejestratora elektronicznego.
  3. Wyznaczony pracownik Zakładu (Sekcji) zobowiązany jest, przy udziale komisji kolejowej, sporządzić szkic miejsca zdarzenia.
  4. Na szkicu, o którym mowa w ust. 4, należy wskazać (z podaniem kilometrażu) dane istotne dla zdarzenia, a mianowicie: układ i numery torów w rejonie zdarzenia, usytuowanie, oznaczenie i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie i oznaczenie nastawni i innych posterunków ruchu, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
  5. Pracownicy dokonujący pomiarów pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić, przy udziale komisji kolejowej, szkice zawierające wyniki tych pomiarów.
  6. Jeżeli zdarzenie zostało spowodowane urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęg, oś, widły maźnicze, itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu), należy sporządzić zdjęcie fotograficzne, szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.
  7. Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że zdarzenie zostało spowodowane wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki, to należy sporządzić zdjęcie fotograficzne, szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym polegały nieprawidłowości, np.:
    - 1) przy stwierdzeniu nierównomiernego rozmieszczenia ładunku na wagonie, należy dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń;
    - 2) przy stwierdzeniu niewłaściwego zabezpieczenia ładunku wykazać niewłaściwość zastosowanych środków do zabezpieczenia ładunku (np. drut o średnicy 3 mm zamiast o średnicy 6 mm, podkładki okrągłe zamiast prostokątnych lub kwadratowych, wiązadła z drutu złożone z nieparzystej liczby nitki zamiast parzystej, gwoździe wbite ukośnie zamiast prostopadle). Wagony ładowne, co do których istnieje podejrzenie, że sposób ich załadowania mógł być przyczyną zdarzenia nie powinny być przemieszczane przed dokonaniem oględzin przez przedstawiciela przewoźnika.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

<b>Tytuł:</b>	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 31 z 53</b>

8. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po zdarzeniu badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w zakresie określonym w obowiązujących regulacjach wewnętrznych zarządcy infrastruktury lub przewoźnika.
9. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej samodzielnie lub na wniosek członka komisji może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 9, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia.

### §15

#### Protokół oględzin miejsca zdarzenia

1. Komisja kolejowa po dokonaniu oględzin oraz badań sporządza „Protokół oględzin miejsca poważnego wypadku, wypadku, incydentu kolejowego” według wzoru stanowiącego Załącznik nr 8 lub „Protokół oględzin miejsca poważnego wypadku, wypadku, incydentu na przejeździe kolejowym” według wzoru stanowiącego Załącznik nr 9.
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 ustalana”.
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.

### §16

#### Wstępna analiza zdarzenia

1. Komisja kolejowa na podstawie zebranego w wyniku oględzin i badań na miejscu zdarzenia materiału dowodowego, dokonuje wstępnej analizy zdarzenia i ustala protokolarnie plan prowadzenia dalszego postępowania, a w szczególności określa:
  - 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych (łącznie z personelem wykonawców i podwykonawców) i pasażerów mających związek ze zdarzeniem oraz osób postronnych, mających wiadomości o zdarzeniu;
  - 2) wstępną hipotezę przyczyn zdarzenia, wskazując ewentualne przyczyny, które należy wykluczyć;
  - 3) plan czynności, jakie należy przedsięwziąć dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności zdarzenia, w tym wykonania badań poza miejscem zdarzenia.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 32 z 53</b>

2. Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.
3. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych o skierowanie przed komisję określonych osób, w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której pracownik jest zatrudniony, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonania innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
4. W razie potrzeby komisja kolejowa powinna dokonać:
  - 1) wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu zdarzenia, przy uwzględnieniu warunków terenowych, w jakich miało miejsce zdarzenie, przy czym:
    - a) wizję lokalną należy przeprowadzać w warunkach zbliżonych do tych, w których powstało zdarzenie, uwzględniając porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie pojazdów kolejowych, itp.,
    - b) przy dokonywaniu wizji lokalnej, oględzin urządzeń oraz przeprowadzaniu niektórych prób, zaleca się używać kamerę lub aparat fotograficzny;
  - 2) prób lub doświadczeń potrzebnych do wyjaśnienia niektórych okoliczności istotnych dla sprawy. Czynności te mogą być zlecone innym osobom, zwłaszcza jeżeli wymagają one odpowiednich kwalifikacji osób, które mają wykonywać te czynności.
5. Z wykonanych czynności, o których mowa w ust. 4, powinien być sporządzony protokół, ustalający wynik wykonanych czynności, a więc stwierdzenie stanu faktycznego oraz wnioski dotyczące wpływu tego stanu na zdarzenie, a także inne spostrzeżenia i uwagi.



<b>Tytuł:</b>	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 33 z 53</b>

## Rozdział IV USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA

### §17 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 określają tabele I i II Załącznika nr 10.

### §18 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 – skutek ich nieznamomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, spożycia alkoholu, przemęczenia, itp.);

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 34 z 53</b>

- 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) uchybienia polegające na nieprawidłowym załadunku, niewłaściwym opakowaniu lub umocowaniu ładunku;
- 12) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska;
- 13) złą wolę (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa);
- 14) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry, itp.);
- 15) nagły zgon.

## §19

### Wnioski zapobiegawcze

1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 19 i § 20, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania zdarzenia.
2. Wnioski zapobiegawcze, w zależności od ustaleń komisji kolejowej, należy sformułować w zakresie:
  - 1) zmian w obowiązujących regulacjach prawnych;
  - 2) zmian w systemie organizacji pracy;
  - 3) zmian systemu nadzoru lub intensyfikacji nadzoru;
  - 4) zmian systemu szkoleń;
  - 5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych ze zdarzeniem;
  - 6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach zdarzenia;
  - 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.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

<b>Tytuł:</b>	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 35 z 53</b>

3. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

## §20

### Szacowanie strat i ustalenie wartości szkód

1. Komisja kolejowa, na podstawie dostarczonych dokumentów, rejestruje i szacuje straty powstałe w wyniku zdarzenia, w tym z tytułu:
  - 1) kosztów akcji ratunkowej;
  - 2) wymiany lub naprawy infrastruktury kolejowej;
  - 3) wymiany lub naprawy pojazdów kolejowych;
  - 4) rekompensat dla osób poszkodowanych;
  - 5) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności osób, które poniosły szkodę w zdarzeniu;
  - 6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu;
  - 7) kosztów działań zapobiegawczych i naprawczych dotyczących bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku;
  - 8) kosztów opóźnień, zakłóceń, objazdów i komunikacji zastępczej, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych 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.
3. Komisja kolejowa ma prawo zwrócić się do osób trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w wyniku zdarzenia szkody.

## §21

### Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania, komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór stanowi Załącznik nr 11.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, odnotowując datę złożenia podpisu, przy czym numer protokołu nadaje przewodniczący komisji.
3. Komisja kolejowa przekazuje kopię protokołu ustaleń końcowych:
  - 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania zaleceń i wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu;

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

<b>Tytuł:</b>	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 36 z 53</b>

- 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu PKBWK (wg załącznika nr 2) oraz do właściwego dla miejsca zdarzenia Oddziału Terenowego UTK (wg załącznika nr 2) – 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).

## §22

### 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, o których mowa w §12 ust. 2 pkt. 3 i 4, §15 ust. 2, §17 ust. 1, §18 ust. 5, §23 ust. 1.
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.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 37 z 53</b>

### §23

#### 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 właściwego terenowo Inspektora (pracownika) ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w Zakładzie.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 38 z 53</b>

**Rozdział V  
CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA**

**§24**

**Akta postępowania**

1. Akta postępowania powinny zawierać:
  - 1) zawiadomienie o zdarzeniu (wg wzoru w Załączniku nr 3);
  - 2) protokół oględzin miejsca zdarzenia (wg wzoru w Załączniku nr 8 albo Załączniku nr 9);
  - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów z miejsca zdarzenia (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku);
  - 4) opis stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru;
  - 5) protokoły ustalenia stanu hamulców w pociągu (wg wzoru w Załączniku nr 7), dokonanej wizji lokalnej, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz;
  - 6) plany działań komisji kolejowej;
  - 7) dokumenty mające istotne znaczenie dla danego zdarzenia (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca, taśmy prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, 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” (wg wzoru w Załączniku nr 11);
  - 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.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

<b>Tytuł:</b>	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 39 z 53</b>

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 wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 12;
  - 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 właściwego szczebla, zgodnie z odrębnymi przepisami o archiwizowaniu.
4. W przypadku konieczności przekazania akt postępowania do innej komórki organizacyjnej PKP Intercity, jednostki 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.

## §25

### Wykonanie wniosków zapobiegawczych

1. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:
  - 1) natychmiast – jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
  - 2) w ciągu 14 dni kalendarzowych od dnia podpisania przez komisję kolejową „Protokołu ustaleń końcowych” – dla pozostałych przypadków.
2. Jeżeli wykonanie wniosków wymaga dłuższego czasu, niż określony w ust. 1 pkt 2, to w ciągu 14 dni Dyrektor Zakładu/Biura lub kierownik jednostki organizacyjnej innego przedsiębiorstwa kolejowego winien wydać decyzję o wyznaczeniu nowego terminu ich realizacji.
3. Dyrektor Zakładu/Biura oraz kierownicy jednostek organizacyjnych przedsiębiorstw kolejowych odpowiadają za realizację wniosków zapobiegawczych.
4. W przypadku uzasadnionych wątpliwości odnośnie zasadności, efektywności lub możliwości wdrożenia wniosku zapobiegawczego sformułowanego w „Protokole ustaleń końcowych”, Dyrektor Zakładu/Biura w ciągu 7 dni kalendarzowych od dnia podpisania przez komisję kolejową „Protokołu ustaleń końcowych” może wystąpić pisemnie do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa o uzyskanie zgody na odstąpienie od realizacji tego wniosku lub zmianę jego zakresu (przedmiotowego, terytorialnego itp.).
5. Dyrektor Biura Bezpieczeństwa niezwłocznie rozpatruje wystąpienie Dyrektora Zakładu/Biura, o którym mowa w ust. 4, a następnie:

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 40 z 53</b>

- 1) w przypadku akceptacji (w całości lub z uwagami) stanowiska Dyrektora Zakładu/Biura – występuje o stosowną zgodę do właściwego terytorialnie dla miejsca zdarzenia Dyrektora Oddziału terytorialnego UTK, lub
  - 2) odrzuca wniosek Dyrektora Zakładu/Biura, utrzymując tym samym w mocy zapisy zawarte w „Protokole ustaleń końcowych”.
6. Biuro Bezpieczeństwa sporządza informację o realizacji zaleceń i rekomendacji wydanych przez Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) oraz podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń i rekomendacji, która, zgodnie z wymogami określonymi w ustawie o transporcie kolejowym, w terminie do dnia 1kwietnia roku następującego po roku sprawozdawczym przedkładana jest Przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

## Rozdział VI

### SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE

#### §26

#### Zgłoszenie wydarzenia

1. Pracownik kolejowy, który zauważył jakiegokolwiek wydarzenie na obszarze kolejowym, powinien:
  - 1) podjąć działania zmierzające do ograniczenia skutków i potencjalnych zagrożeń wynikających z zauważonego wydarzenia;
  - 2) niezwłocznie zgłosić zauważone wydarzenie dyżurnemu ruchu lub pracownikowi posterunku technicznego.
2. Zgłaszający wydarzenie powinien podać miejsce, czas, rodzaj wydarzenia lub sytuacji, potencjalne zagrożenia oraz podjęte działania.

#### §27

#### Postępowanie dyżurnego ruchu (pracownika posterunku technicznego) i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o wydarzeniu

1. Dyżurny ruchu (pracownik posterunku technicznego), który otrzymał zgłoszenie o wydarzeniu, jest obowiązany:
  - 1) wezwać bezpośrednio lub za pośrednictwem właściwego dyspozytora Pogotowie Ratunkowe, Państwową Straż Pożarną, Policję oraz inne służby ratowniczo-techniczne – stosownie do potrzeb;

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 41 z 53</b>

- 2) zgłosić niezwłocznie wydarzenie lub sytuację właściwemu dla miejsca wydarzenia dyspozytorowi i naczelnikowi sekcji (zgłoszenie należy odnotować w prowadzonej dokumentacji);
- 3) powiadomić prowadzących pociągi, pojazdy kolejowe lub wykonujących jazdy manewrowe o przyczynie i przewidywanym czasie postoju.
2. Dyspozytor, któremu zgłoszono wydarzenie, jest obowiązany dokonać wstępnej identyfikacji wydarzenia.
3. W przypadku stwierdzenia, że zgłoszone wydarzenie nosi znamiona poważnego wypadku, wypadku lub incydentu, dyspozytor obowiązany jest postępować dalej zgodnie z zapisami §4 ust. 2.
4. W przypadku stwierdzenia, że zgłoszone wydarzenie nie nosi znamion poważnego wypadku, wypadku ani incydentu, dyspozytor obowiązany jest:
  - 1) powiadomić dyżurującego Dyrektora Zakładu lub wskazanego przez niego pracownika;
  - 2) przekazać informację o wystąpieniu wydarzenia 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) w uzgodnieniu z wyznaczonym naczelnikiem sekcji, dyspozytorami innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tym wydarzeniu, ocenić, czy spełnia ona kryteria sytuacji potencjalnie niebezpiecznej określone w § 2 ust. 20 oraz § 30.
  - 5) zarejestrować wydarzenie w "Serwisie kolejowym"
  - 6) dokonać w prowadzonej dokumentacji stosownych zapisów potwierdzających przyjęcie i przekazanie zainteresowanym stronom informacji dotyczących zaistniałego wydarzenia.

## §28

### Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

1. Sytuacje potencjalnie niebezpieczne mogą stanowić w szczególności:
  - 1) niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez pracowników kolejowych;
  - 2) kradzież, uszkodzenie lub wadliwe działanie elementów infrastruktury kolejowej;
  - 3) uszkodzenie pojazdów kolejowych powodujące konieczność ich naprawy, wymiany lub wyłączenia, w tym defekty i naprawy pojazdów trakcyjnych;
  - 4) uszkodzenia sieci jezdnej zależne od elektrycznych pojazdów trakcyjnych i ich obsługi (przepalenia przewodu jezdnego podczas rozruchu, dopychania lokomotywą celem sprzęgnięcia składu itp.);

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 42 z 53</b>

- 5) pożar na obszarze kolejowym;
  - 6) napady na ludzi lub tabor, włamania do budynków, kradzieże i dewastacje urządzeń oraz elementów infrastruktury kolejowej lub pojazdu kolejowego oraz budowli;
  - 7) złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne działania, np. obrzucenie pociągu kamieniami (niestanowiące zagrożenia dla życia lub zdrowia prowadzącego pojazd kolejowy ani pasażerów), dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym oraz ingerencja w te urządzenia;
  - 8) inne wydarzenia, w tym wywołane zjawiskami atmosferycznymi takimi, jak: powódź, huragany, intensywne opady, oblodzenia, silne oszronienia itp., które spowodowały przerwę lub ograniczenie w ruchu;
  - 9) usterki w taborze stwierdzone przed zgłoszeniem gotowości pociągu do odjazdu lub podczas postoju pociągu;
2. Szczegółową klasyfikację przyczyn sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i ich kategorie zawiera tabela III Załącznika nr 10.

## §29

### Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. W przypadku zakwalifikowania zaistniałego wydarzenia do sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, właściwy dyspozytor w uzgodnieniu z dyżurującym Dyrektorem Zakładu podejmuje decyzję:
  - 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 wszczyna się 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 PKP Intercity lub zarządcy infrastruktury, właściwy dyspozytor zgłasza ten fakt dyżurującemu Dyrektorowi Zakładu, który zarządza wszczęcie jednoosobowego lub komisyjnego postępowania wyjaśniającego okoliczności i rozmiar skutków zaistniałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, określając (powiadamiając) pisemnie:
    - a) szczebel, na którym prowadzone ma być postępowanie (Sekcja lub Zakład),
    - b) przedstawiciela Sekcji lub Zakładu mającego prowadzić postępowanie wyjaśniające lub członków komisji uczestniczących w badaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej z ramienia infrastruktury sekcji lub Zakładu oraz wyznacza przewodniczącego tej komisji, którym może być przedstawiciel infrastruktury sekcji lub Zakładu lub przedstawiciel innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w tej sytuacji,

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 43 z 53</b>

- c) 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.
- Wezwanie przedstawicieli, o których mowa powyżej do prac w komisji, kieruje do zainteresowanych dyrektor Zakładu lub osoba przez niego upoważniona;
- 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 lub powołana komisja zobowiązana jest 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, w notatce dodatkowo należy wskazać prowadzącego postępowanie wyjaśniające.
6. W przypadku wątpliwości dotyczących kwalifikacji sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub zmiany kwalifikacji z sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na zdarzenie, ostateczną decyzję podejmuje przewodniczący komisji w porozumieniu z właściwym terenowo Dyrektorem Zakładu.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 44 z 53</b>

### §30

#### Ustalenia końcowe

- Po zakończeniu każdego postępowania wyjaśniającego należy sporządzić „Sprawozdanie końcowe”, którego oryginał, niezależnie od składu komisji, należy przekazać do Zakładu celem dalszego wykorzystania lub archiwizacji.
- Sprawozdanie końcowe powinno zawierać:
  - datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
  - skład komisji prowadzącej postępowanie wyjaśniające
  - opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
  - wyniki oględzin, pomiarów i badań;
  - przyczynę i kategorię sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
  - proponowane wnioski zapobiegawcze;
  - ustalenie strat;
  - datę i podpisy komisji.
- Postępowanie wyjaśniające powinno być prowadzone i zakończone bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż przed upływem 30 dni roboczych, liczonych od pierwszego dnia po zaistnieniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
- Na podstawie analizy sprawozdania końcowego Biuro Bezpieczeństwa może wnioskować do właściwego Oddział Terenowego UTK o zmianę kwalifikacji sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na zdarzenie.  
Ostateczną decyzję UTK, Biuro Bezpieczeństwa przekazuje właściwemu Dyrektorowi Zakładu.
- W przypadku zmiany kwalifikacji na zdarzenie, komisja kolejowa dokonuje stosownych korekt w dokumentacji (łącznie z korektą pisemnego zawiadomienia – załącznik nr 2 i 3).
- Rejestr sytuacji potencjalnie niebezpiecznych oraz sprawozdania końcowe z przeprowadzonych postępowań, winny być przedmiotem analiz i stanowić podstawę do planowania i wdrażania działań profilaktycznych mających na celu ograniczenie występujących sytuacji.

### §31

#### Ustalenie wartości szkód

- Ustalenie powstałych szkód oraz, w razie potrzeby, odpowiedzialności za nie należy do zespołu powołanego przez Dyrektora Zakładu, właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznej albo przez kierownika innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, której pracownicy, pojazdy

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

<b>Tytuł:</b>	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 45 z 53</b>

kolejowe uczestniczyły w sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – jeżeli PKP Intercity. nie jest stroną tego postępowania.

2. W skład zespołu, o którym mowa w ust. 1, stosownie do potrzeb wchodzi upoważnieni przedstawiciele Zakładu właściwego dla miejsca i okoliczności sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub innego podmiotu mającego związek z zaistniałą sytuacją.
3. Podstawę prac zespołu stanowi sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania.
4. W sprawach spornych może zostać powołany zespół rozjemczy na szczeblu infrastruktury Dyrektora Zakładu i kierownictw innego podmiotów gospodarczych mających związek z zaistniałą sytuacją potencjalnie niebezpieczną.  
Przy braku ostatecznego rozstrzygnięcia sporu, dalsze postępowanie odbywa się na drodze sądowej.
5. Roszczeń z tytułu sytuacji potencjalnie niebezpiecznych niezawinionych przez PKP Intercity, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 46 z 53</b>

## Rozdział VII STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI

### §32 Rejestracja wydarzeń

1. Każde wydarzenie zaistniałe na obszarze sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A., PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. oraz infrastrukturze zarządzanej (użytkowanej) przez PKP Intercity powinno być zarejestrowane przez pracowników, zobowiązanych do rejestrowania wydarzeń, po otrzymaniu zgłoszenia o jego zaistnieniu.
2. Właściwy dyspozytor, któremu zgłoszono wydarzenie rejestruje je, zapisuje wszystkie powiadomienia oraz wydane dyspozycje wezwania jednostek ratownictwa, w stosownej dokumentacji, zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami.
3. Sekcje Spółki prowadzą rejestr wydarzeń, zaistniałych na obszarze infrastruktury użytkowanej przez PKP Intercity (wskazanej przez Dyrektora Zakładu), według wzoru stanowiącego załącznik nr 13 do niniejszej instrukcji.
4. Zakłady Spółki prowadzą rejestr wydarzeń wg wzoru stanowiącego załącznik nr 13 do niniejszej instrukcji. W rejestrach ujmują wydarzenia:
  - 1) zaistniałe na obszarze infrastruktury zarządzanej (użytkowanej) przez PKP Intercity,
  - 2) zaistniałe na obszarze infrastruktury zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. z udziałem pojazdów kolejowych (pociągu), podróżnego lub pracowników PKP Intercity (w tym także samobójstwa i próby samobójcze).

### §33 Statystyka wydarzeń

1. Prowadzenie statystyki wydarzeń zaistniałych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A., PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. oraz infrastrukturze zarządzanej (użytkowanej) przez PKP Intercity jest niezbędne w celu planowania i monitorowania działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikających z ustanowionego w Spółce Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji kontrolnych i statystycznych.
2. Szczegółowe zasady sporządzania statystyki wydarzeń określone są odrębnymi uregulowaniami wewnętrznymi.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 47 z 53</b>

### §34

#### Wskaźniki bezpieczeństwa. Raport w sprawie bezpieczeństwa

1. W celu dokonywania bieżącej i okresowej oceny osiąganego poziomu bezpieczeństwa oraz monitorowania rozwoju bezpieczeństwa ruchu kolejowego, należy stosować wskaźniki bezpieczeństwa zawarte w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w szczególności wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI).
2. Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, PKP Intercity S.A. opracowuje „Raport w sprawie bezpieczeństwa „PKP Intercity” S.A. za rok (...)” dla potrzeb Urzędu Transportu Kolejowego, który obejmuje swym zakresem:
  - 1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji programów bezpieczeństwa;
  - 2) przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) na poziomie przedsiębiorstwa;
  - 3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei;
  - 4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.
3. Raport, o którym mowa w ust. 2, opracowuje Biuro Bezpieczeństwa na podstawie danych przekazanych przez Dyrektorów Zakładów/Biur z uwzględnieniem wytycznych wydanych przez Urząd Transportu Kolejowego i corocznie, w terminie do końca drugiego kwartału, przesyła Prezesowi UTK.

### §35

#### Analiza stanu bezpieczeństwa

1. Zakłady i Biuro Bezpieczeństwa opracowują corocznie analizę stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. Analiza, o którym mowa w ust. 1, składa się z następujących części:
  - 1) statystyka zdarzeń kolejowych i oddzielnie statystyka sytuacji potencjalnie niebezpiecznych;
  - 2) analiza przyczyn wypadków;
  - 3) działania podejmowane przez PKP Intercity na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. Dyrektor Zakładu opracowuje „Analizę stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Zakładzie....za rok.....” w terminie do końca lutego roku następnego. Analizę należy podać do wiadomości pracownikom zakładu w sposób przyjęty w zakładzie oraz przesłać do Biura Bezpieczeństwa.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

<b>Tytuł:</b>	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 48 z 53</b>

4. Biuro Bezpieczeństwa opracowuje „Analizę stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w „PKP Intercity” S.A. za rok.....” w terminie do 31 marca roku następnego, oraz przekazuje (po zatwierdzeniu przez Członka Zarządu) do wiadomości pracownikom Spółki.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 49 z 53</b>

## Rozdział VIII ZAPOBIEGANIE WYDARZENIOM

### §36

#### Ogólne zasady zapobiegania wydarzeniom

1. Dla zachowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei należy stosować procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz spełniać warunki niezbędne dla utrzymania certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, w szczególności dotyczące:
  - 1) zatrudniania pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz związanych z utrzymaniem i prowadzeniem pojazdów kolejowych 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) właściwego utrzymania dopuszczonych do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych;
  - 4) eksploataowania wyłącznie pojazdów kolejowych posiadających aktualne świadectwa sprawności technicznej oraz inne wymagane prawem dokumenty.
2. Każdy pracownik kolejowy jest obowiązany stosować przepisy wewnętrzne, regulaminy i instrukcje stanowiskowe oraz reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do zdarzenia.
3. Kierownicy jednostek organizacyjnych PKP Intercity, odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz są zobowiązani do wdrażania działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.
4. Zakłady i Biuro Bezpieczeństwa prowadzą kontrole w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz audyt wewnętrzny Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) – zgodnie z właściwymi procedurami SMS.

### §37

#### Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i pracowników nadzoru

1. Szczególne obowiązki w PKP Intercity w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego mają pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którymi są:
  - 1) Dyrektorzy Zakładów i ich Zastępcy;
  - 2) Naczelnicy sekcji i ich Zastępcy;
  - 3) wyznaczeni (przez Dyrektora Zakładu) pracownicy Zakładu;
  - 4) kontrolerzy.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów</b> <b>Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 50 z 53</b>

2. Kierownicy jednostek organizacyjnych PKP Intercity oraz pozostali pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w PKP Intercity odpowiedzialni są w szczególności za:
  - 1) wdrożenie wniosków zapobiegawczych ustalonych przez komisje kolejowe;
  - 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 związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz związanych z utrzymaniem i prowadzeniem pojazdów kolejowych wymaganych kwalifikacji i wymogów zdrowotnych (psychofizycznych);
  - 7) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego znajomości obowiązujących przepisów, wymogów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), regulaminów i instrukcji stanowiskowych, poprzez prowadzenie szkoleń i pouczeń okresowych oraz egzaminów przewidzianych odrębnymi przepisami;
  - 8) przeprowadzanie kontroli wewnętrznej w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. Kierownicy jednostek organizacyjnych oraz pozostali pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w PKP Intercity mają obowiązek ujawniania i usuwania nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
4. Instruktorzy poszczególnych branż prowadzą pouczenia według odrębnych uregulowań. W razie stwierdzenia podczas wykonywania obowiązków służbowych zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, instruktorzy są zobowiązani do powiadomienia o tym fakcie Dyrektora Zakładu.
5. Kierownicy jednostek organizacyjnych PKP Intercity zobowiązani są do zapewnienia kontroli wewnętrznej każdego stanowiska pracy bezpośrednio związanego z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz związanych z utrzymaniem i prowadzeniem pojazdów kolejowych (w rozumieniu obowiązujących przepisów prawa), a także do podejmowania innych działań zmierzających do ograniczenia zagrożeń związanych z czynnikiem ludzkim.
6. Częstotliwość, zakres kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego dokonywanych na szczeblu jednostki organizacyjnej określa Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
7. 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.

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 51 z 53</b>

8. Po zakończeniu przez komisję kolejową postępowania w sprawie wydarzenia i otrzymaniu protokołu ustaleń końcowych lub sprawozdania końcowego, z którego może wynikać ewentualna odpowiedzialność pracownika PKP Intercity za spowodowanie wydarzenia lub przyczynienie się do jego zaistnienia, kierownik jednostki organizacyjnej wdraża postępowanie wyjaśniające. Informację o wdrożeniu postępowania wyjaśniającego i jego wynikach należy załączyć do akt postępowania w sprawie wydarzenia.
9. 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.
10. Ponowne dopuszczenie pracownika do wykonywania czynności bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych wymaga indywidualnej zgody Prezesa Zarządu PKP Intercity zgodnie z instrukcją IC-B.

### §38

#### Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego

1. Biuro Bezpieczeństwa, zgodnie z właściwą procedurą Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), opracowuje corocznie „Ramowy program działań w „PKP Intercity” S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w roku (...)” na rok następny (zgodnie z Procedurą P-01 SMS).
2. Dyrektorzy Zakładów, zgodnie z właściwą procedurą Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz Ramowego programu (o którym mowa w ust. 1) opracowują i wdrażają „Program działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na ...rok w „PKP Intercity” S.A. Zakład.....”(zgodnie z Procedurą P-01 SMS) i przesyłają go do Biura Bezpieczeństwa.
3. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego opracowywany jest m.in. w oparciu o prowadzone w PKP Intercity analizy ryzyka oraz realizowany proces bieżącego monitorowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
4. Zasadniczym celem Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na akceptowalnym poziomie.
5. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego należy przekazać do wiadomości wszystkim pracownikom na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzącym pojazdy kolejowe, personelowi nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego (określonymu w §39 ust. 1 niniejszej instrukcji).
6. Każdy pracownik PKP Intercity zatrudniony na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych, bez względu na rodzaj, charakter i miejsce pracy, ma obowiązek znajomości

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 52 z 53</b>

obowiązującego Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz aktywnego udziału w jego realizacji.

### §39

#### Narady poświęcone zapobieganiu wydarzeniom

1. Dyrektor Zakładu jest zobowiązany do organizowania, co najmniej raz w roku, narady poświęconej zapobieganiu wydarzeniom, w której powinni uczestniczyć pracownicy nadzoru odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
2. Narada, o której mowa w ust. 1, ma na celu:
  - 1) omówienie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
  - 2) dokonanie analizy działalności zapobiegawczej;
  - 3) ocenę realizacji działań ujętych w Programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
  - 4) ocenę wykonania zaleceń i wniosków zapobiegawczych;
  - 5) wypracowanie kierunków działań korygujących i zapobiegawczych – zgodnie z obowiązującymi procedurami SMS;
  - 6) wymianę doświadczeń.
3. W naradzie uczestniczą, wyznaczeni przez Dyrektora Zakładu, Naczelnicy i przedstawiciele Sekcji, instruktorzy, naczelnicy działów, zaproszeni Dyrektorzy Biur lub ich przedstawiciele oraz kontrolerzy – o ile zachodzi taka potrzeba.
4. Dyrektor Zakładu powinien zaprosić do udziału w naradzie także kierowników jednostek organizacyjnych przedsiębiorstw kolejowych współpracujących z zakładem oraz przedstawicieli innych instytucji współpracujących w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, np. Straży Ochrony Kolej, Policji itp.
5. Dyrektor Zakładu przesyła notatkę z narady do Biura Bezpieczeństwa.
6. Biuro Bezpieczeństwa organizuje raz w roku konferencję poświęconą zapobieganiu wypadkom kolejowym.

#### 5. Termin obowiązywania

1. Instrukcja Br-3 obowiązuje od dnia .....2016 r. do odwołania.
2. Do postępowań i spraw wszczętych przed wejściem w życie Instrukcji, stosuje się dotychczas obowiązującą instrukcję, tj. „Instrukcję o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3” (Instrukcja nr BPB\_P\_003, Wydanie 2).

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:	<b>Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów Br-3</b>	Data wydania:
		Obowiązuje od dnia:
		<b>Strona 53 z 53</b>

## 6. Wykaz załączników

- 6.1. Załącznik nr 1 – Zgłaszanie zdarzeń;
- 6.2. Załącznik nr 2 – Przekazywanie informacji o zdarzeniach;
- 6.3. Załącznik nr 3 – Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku / wypadku / incydencie;
- 6.4. Załącznik nr 4 – Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej;
- 6.5. Załącznik nr 5 – Zasady dojazdu członków komisji kolejowej do miejsca zdarzenia;
- 6.6. Załącznik nr 6 - Postępowanie w przypadku nie powołania komisji kolejowej przez zarządców infrastruktury;
- 6.7. Załącznik nr 7 - Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu;
- 6.8. Załącznik nr 8 - Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku / incydentu kolejowego;
- 6.9. Załącznik nr 9 - Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku / incydentu na przejeździe kolejowym;
- 6.10. Załącznik nr 10 - Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia / sytuacji potencjalnie niebezpiecznej oraz jej kategorii;
- 6.11. Załącznik nr 11 - Wzór protokołu ustaleń końcowych;
- 6.12. Załącznik nr 12 - Wzór strony tytułowej aktu postępowania;
- 6.13. Załącznik nr 13 - Wzór rejestru wydarzeń.

## 7. Metryka zmian

L.p.	Data	Kto zgłaszał zmianę (Imię i nazwisko, stanowisko)	Kto zatwierdził zmianę (Imię i nazwisko, stanowisko)	Krótki opis zmiany

**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 tj. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>