*WYTYCZNE*

**RAPORT W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA  
CERTYFIKOWANEGO PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO / AUTORYZOWANEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY**

.....................................................................................................................................  
(nazwa prawna przedsiębiorstwa)

........................................................................................................  
 (podpis / podpisy zgodnie z reprezentacją   
 w KRS, CEIDG lub analogicznych rejestrach)

## Spis treści

[Dokumenty przywołane w treści Wytycznych 3](#_Toc509574793)

[Rozdział I. WPROWADZENIE 4](#_Toc509574794)

[Rozdział II. ZAWARTOŚĆ RAPORTU 6](#_Toc509574795)

[A. WSTĘP 6](#_Toc509574796)

[B. ORGANIZACJA 6](#_Toc509574797)

[1. Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa 6](#_Toc509574798)

[2. Ogólna informacja o przedsiębiorstwie i prowadzonej działalności 6](#_Toc509574799)

[2.1. Informacje i dane statystyczne dotyczące zarządzanej infrastruktury – inne niż zawarte w arkuszu CSI 6](#_Toc509574800)

[2.2. Informacje i dane statystyczne dotyczące działalności przewozowej – inne niż zawarte w arkuszu CSI 7](#_Toc509574801)

[C. POSTĘP W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA KOLEI 7](#_Toc509574802)

[1. Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa 7](#_Toc509574803)

[2. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) 8](#_Toc509574804)

[2.1. Liczba znaczących wypadków 8](#_Toc509574805)

[2.2. Poszkodowani w znaczących wypadkach 10](#_Toc509574806)

[2.3. Samobójstwa i próby samobójcze 11](#_Toc509574807)

[2.4. Zdarzenia poprzedzające wypadki 11](#_Toc509574808)

[2.5. Wypadki z udziałem towarów niebezpiecznych 12](#_Toc509574809)

[2.6. Zestawienie kosztów i opóźnień pociągów w wyniku znaczących wypadków 12](#_Toc509574810)

[3. Dodatkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa kolei 13](#_Toc509574811)

[3.1. Informacje zarządcy infrastruktury 13](#_Toc509574812)

[3.2. Informacje przewoźnika kolejowego 14](#_Toc509574813)

[4. Rezultaty zaleceń w zakresie bezpieczeństwa 14](#_Toc509574814)

[D. NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO 16](#_Toc509574815)

[1. Opis nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego 16](#_Toc509574816)

[1.1. Wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa 16](#_Toc509574817)

[1.2. Zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei 16](#_Toc509574818)

[E. ZASTOSOWANIE CSM W ZAKRESIE OCENY I WYCENY RYZYKA 17](#_Toc509574819)

[F. WSPÓLNA METODA OCENY BEZPIECZEŃSTWA W ZAKRESIE MONITOROWANIA 17](#_Toc509574820)

[G. PODSUMOWANIE, PRIORYTETY W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA 17](#_Toc509574821)

[Rozdział III. ARKUSZ ZE WSPÓLNYMI WSKAŹNIKAMI BEZPIECZEŃSTWA (CSI) 19](#_Toc509574822)

# Dokumenty przywołane w treści Wytycznych

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Lp.*** | ***Tytuł dokumentu*** | ***Publikator*** |
|  | *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* | *Tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 710 z późn. zm.* |
|  | *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w spawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI)* | *Dz. U. z 2015 r. poz. 1061* |
|  | *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie* | *Dz. U. z 2015 r. poz. 1744* |
|  | *Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym* | *Tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 328* |
|  | *Rozporządzenie Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka* | *Dz. U. UE L 121 z 03.05.2013 r., str. 8* |
|  | *Rozporządzenie Komisji 91/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego* | *Dz. U. UE L 14 z 21.01.2003 r., str. 1* |
|  | *Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie* | *Dz. U. UE L 320 z 17.11.2012 r., str. 8* |
|  | *Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa* | *Dz. U. UE L 327 z 11.12.2010 r., str. 13* |
|  | *Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa* | *Dz. U. UE L 326 z 10.12.2010 r., str. 11* |
|  | *Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącego załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r.* | *Dz. U. z 2017 r., poz. 1355* |

# Rozdział I. WPROWADZENIE

*Jeżeli jesteś certyfikowanym przewoźnikiem kolejowym lub autoryzowanym zarządcą infrastruktury złóż Raport w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy do 30 czerwca bieżącego roku.*

*Podmioty będące* ***równocześnie*** *zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi mogą składać jeden Raport, zaznaczając to na stronie tytułowej.*

*Podmioty pełniące* ***dodatkowo*** *funkcję podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe składają* ***oddzielnie*** *sprawozdanie z działalności podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.*

*Zawrzyj w części D raportu i w arkuszu CSI następujące obowiązkowe elementy wskazane w****art. 17a ust. 5*** *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym:*

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

*Dodatkowo zamieść w Raporcie trzy inne obowiązkowe elementy:*

* *Aktualnie obowiązujący Program poprawy bezpieczeństwa (na 2019 r.)*[[1]](#footnote-1)*,*
* *Doświadczenia ze stosowania CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka*[[2]](#footnote-2)*,*
* *Doświadczenia ze stosowania metody oceny bezpieczeństwa w zakresie monitorowania*[[3]](#footnote-3)*.*

***W trakcie prac nad Raportem należy także uwzględnić poniższe zasady i informacje:***

* *Do opracowania Raportu wykorzystaj wzór zawarty w Rozdziale II niniejszych Wytycznych.*
* *Zapoznaj się z fragmentami Wytycznych pisanymi kursywą w kolorze niebieskim bądź szarym. Są to informacje pomocnicze dla opracowującego Raport. Przygotowując Raport podmiotu usuń te fragmenty.*
* *Zachowaj kolejność poszczególnych punktów oraz zgodność ich tytułów z Wytycznymi.*
* *Przedstaw wymagane Wytycznymi informacje za poprzedni rok kalendarzowy według stanu na 31 grudnia. W przypadku braku danych wyraźnie to wskaż.*
* *Zweryfikuj dane dotyczące zdarzeń kolejowych z zarządcami infrastruktury, na których infrastrukturze wykonywałeś przewozy.*
* *Jeśli chcesz się podzielić informacjami lub danymi, które nie wpisują się w poszczególne punkty Raportu, a dotyczą kwestii bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przedstaw je w ostatniej części Raportu (Rozdział G).*
* *Raport wyślij za pośrednictwem Poczty Polskiej lub złóż w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) najpóźniej* ***30 czerwca.*** *O terminie złożenia raportu za pośrednictwem Poczty Polskiej decyduje data stempla pocztowego. Datą złożenia Raportu za pośrednictwem firmy kurierskiej będzie data doręczenia Raportu do UTK.*
* *Dodatkowo prześlij Raport w edytowalnej wersji w plikach Word i Excel na adres poczty elektronicznej:* ***raporty\_bezpieczenstwa@utk.gov.pl***
* *Zwróć uwagę na* ***poprawność arytmetyczną*** *przedstawianych danych.*
* *Tabele do prezentacji danych liczbowych, których wzory znajdują się w Wytycznych, zamieszczone są w arkuszu „Tabele w formacie Excel”. Dane dla tych tabel wpisz tylko w arkuszu Excel.*
* ***Nie zmieniaj*** *nazw i kolejności kolumn w tabelach.*
* ***Jeżeli reprezentujesz podmiot posiadający certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa****, który nie podjął działalności w roku sprawozdawczym* ***musisz złożyć Raport*** *w sprawie bezpieczeństwa. Zamieść w nim wymagane opisy oraz zerowe dane statystyczne. Do Raportu dołącz arkusz CSI i Program poprawy bezpieczeństwa.*
* *Pamiętaj, aby Raport podpisały osoby do tego uprawnione, zgodnie z reprezentacją wynikającą z KRS, CEIDG lub analogicznych rejestrów.*
* *Raport opraw w grzbiet wsuwany lub zbinduj. W UTK obowiązuje system elektronicznego obiegu dokumentów i tak oprawiony Raport łatwo będzie zeskanować.*
* *Pozostaw tytuły z Rozdziału II niniejszych Wytycznych pisane tekstem niebieskim zwykłym (nie kursywą). Staną się one tytułami poszczególnych części opracowywanego Raportu.*
* *Pozostaw tytuły rozdziałów również jeżeli dany rozdział nie dotyczy przedsiębiorstwa, które składa raport. Pod tytułem wpisz wówczas „nie dotyczy”.*
* ***Jeżeli przedłożysz raport nieterminowo, przedsiębiorstwo będzie podlegało karze finansowej*** *na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 4 lit. a ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.*
* *Korektę danych za poprzednie okresy sprawozdawcze przedstaw w odpowiednich punktach i podaj przyczyny wprowadzonych zmian.*
* *Wraz z Raportem, jako oddzielny dokument, prześlij aktualnie obowiązujący Program Poprawy Bezpieczeństwa (na 2019 r.).*

*Wskazówki dotyczące* ***wypełniania arkusza CSI*** *(plik Excel) znajdziesz w Rozdziale III Wytycznych.*

# Rozdział II. ZAWARTOŚĆ RAPORTU

*Wzór strony tytułowej Raportu stanowi strona tytułowa niniejszych Wytycznych, bez słowa „Wytyczne”.*

### WSTĘP

1. *Przedstaw zwięzłą informację o jednostkach wewnętrznych zaangażowanych w opracowanie raportu, ich powiązaniu z funkcjonującym w przedsiębiorstwie systemem zarządzania bezpieczeństwem,*
2. *Podaj dane osoby do kontaktu w kwestiach związanych z przesłanym Raportem.*

### ORGANIZACJA

1. Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa
2. *Opisz krótko organizację przedsiębiorstwa.*
3. *Wskaż komórki realizujące zadania związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Zaznacz, jeżeli w realizacji tych zadań nastąpiły zmiany organizacyjne w stosunku do roku ubiegłego.*
4. *Przedstaw wewnętrzny schemat organizacyjny.*
5. Ogólna informacja o przedsiębiorstwie i prowadzonej działalności
6. *Opisz pokrótce politykę bezpieczeństwa, zobowiązania przedsiębiorstwa (misję) i jego cele strategiczne (wizję) w odniesieniu do bezpieczeństwa na kolei.*
7. *Przedstaw rodzaj działalności jaki prowadzi przedsiębiorstwo (zarządzanie infrastrukturą kolejową lub prowadzenie działalności przewozowej).*
8. *Przedstaw zmiany jakie zaszły na przestrzeni roku sprawozdawczego (np. połączenia lub wydzielenia przedsiębiorstw, zmiany w długości zarządzanej sieci i jej elektryfikacji lub wyposażeniu w urządzenia wpływające na bezpieczeństwo, zmiany w strukturze użytkowanego taboru).*

*Dane statystyczne dotyczące działalności przedsiębiorstwa oraz znaczących wypadków przedstaw* ***przede wszystkim******w arkuszu CSI*** *(plik Excel). Pozostałe dane, wykraczające poza zakres arkusza, umieść w poszczególnych częściach Raportu.*

*Informacje lub dane, które nie wpisują się w poszczególne punkty Raportu, a dotyczą kwestii bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przedstaw w ostatniej części Raportu (Rozdział G).*

1. Informacje i dane statystyczne dotyczące zarządzanej infrastruktury – inne niż zawarte w arkuszu CSI

*Przedstaw tu informacje o zarządzanej infrastrukturze, w tym schemat głównych linii kolejowych, najważniejszych stacji (w tym stacji rozrządowych) i punktów styku z innym zarządcą. Dane dotyczą* ***wyłącznie czynnych linii kolejowych****, natomiast dane dotyczące infrastruktury wyłączonej w roku sprawozdawczym z eksploatacji należy przedstawić odrębnie.* ***Wyjątkowo*** *dane o liczbie eksploatowanych przejazdów kolejowo-drogowych na nieczynnych liniach kolejowych należy wpisać w tabeli (Tabela 1).*

Tabela 1. Dane dotyczące eksploatowanych przejazdów i przejść kolejowo-drogowych

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lokalizacja przejazdu** | **Liczba przejazdów kolejowych i przejść dla pieszych**  **(wg rozporządzenia MIiR z 20 października 2015 r.)** | | | | | | |
| **Kat. A** | **Kat. B** | **Kat. C** | **Kat. D** | **Kat. E** | **Kat. F** | **Razem** |
| **na czynnych liniach kolejowych** |  |  |  |  |  |  |  |
| **na nieczynnych liniach kolejowych** |  |  |  |  |  |  |  |

Tabela 2. Dane dotyczące eksploatowanych linii kolejowych

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rozstaw** **torów [mm]** | **Długość torów eksploatowanych linii kolejowych**  **[km]** | | | | **Długość eksploatowanych linii kolejowych [km]** | | |
| Tory szlakowe i główne zasadnicze na stacjach | w tym trakcja elektryczna  [%] | Pozostałe tory stacyjne | Suma | 2-torowych | 1- torowych | Suma |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Kod danych w arkuszu CSI:* |  | *R03* |  |  | *R08* |

1. Informacje dotyczące zatrudnionych pracowników

Tabela 3. Dane dotyczące pracowników

|  |  |
| --- | --- |
| Pracownicy**[[4]](#footnote-4)** | Liczba osób zatrudnionych |
| Maszyniści |  |
| Pomocnicy maszynistów |  |
| Personel drużyn konduktorskich |  |

1. Informacje i dane statystyczne dotyczące działalności przewozowej

*Przedstaw tu informacje na temat działalności przewozowej prowadzonej poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (w jakich krajach oraz na podstawie jakich certyfikatów).*

### POSTĘP W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA KOLEI

*Ta część Raportu nawiązuje do* ***kryterium Q*** *i* ***kryterium I*** *wspólnych metod bezpieczeństwa.*

1. Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa
2. *Przedstaw krótką analizę przyczyn i skutków zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, w roku sprawozdawczym w porównaniu do ubiegłych lat. Wskaż trendy.*
3. *Przedstaw najważniejsze działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte w wyniku zdarzeń kolejowych i zdarzeń poprzedzających oraz działania wprowadzone z innych względów.*

Tabela 4. Środki bezpieczeństwa wprowadzone w wyniku zdarzeń kolejowych i zdarzeń poprzedzających

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zdarzenia kolejowe i zdarzenia poprzedzające, które były przyczyną wprowadzenia danego środka** | | | **Środki bezpieczeństwa przewidziane stosownymi decyzjami** |
| Data | Miejsce | Opis wydarzenia |
|  |  |  |  |

**Tabela 5. Środki bezpieczeństwa (lub środki dobrowolne) wprowadzone z innych względów niż zdarzenia kolejowe i zdarzenia poprzedzające**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Opis obszaru którego dotyczy środek** | **Opis przyczyn wprowadzenia środka** | **Środki bezpieczeństwa przewidziane stosownymi decyzjami** |
|  |  |  |

1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)

*Definicje związane ze wskaźnikami CSI, zawarte są w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI).*

*Dane statystyczne dotyczące zagadnień od 2.1 do 2.5 należy przedstawić* ***wyłącznie w arkuszu CSI*** *(plik Excel).*

* 1. Liczba znaczących wypadków na liniach kolejowych

*Przedstaw liczbę poszczególnych rodzajów znaczących wypadków, w których niewłaściwe funkcjonowanie rzeczy lub działanie albo zaniechanie osób pozostających w dyspozycji podmiotu składającego raport lub w dyspozycji jego podwykonawców zostało wskazane jako bezpośrednia przyczyna zdarzenia w raporcie lub protokole ze zdarzenia.*

*Tylko zarządcy infrastruktury przekazują informację o zdarzeniach, których przyczyny nie leżą ani po stronie zarządcy ani też po stronie przewoźnika. Są to: wypadki na przejazdach i przejściach, przejechania lub potrącenia osób przez poruszające się pojazdy kolejowe, a także samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych.*

*W liczbie znaczących wypadków nie uwzględniaj wypadków wskutek występków chuligańskich.*

***WYJAŚNIENIA SZCZEGÓŁOWE***

1. *Zdarzenia, które należy klasyfikować jako znaczące wypadki:*

* *muszą być niechciane lub niezamierzone; nie uwzględnia się więc aktów wandalizmu, samobójstw i aktów terrorystycznych;*
* *muszą dotyczyć pojazdu kolejowego będącego w ruchu*[[5]](#footnote-5)*;*
* *muszą skutkować co najmniej:*
  + ***jedną*** *ofiarą śmiertelną;*
  + *lub* ***jedną*** *osobą ciężko ranną;*
  + *lub znaczną szkodą w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku, która odpowiada kwocie 150 000 EUR lub wyższej;*
  + *lub zawieszeniem ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej sześć godzin, przy czym do głównych linii kolejowych zaliczane są zarówno magistralne, pierwszorzędne jak i drugorzędne linie kolejowe.*

1. *Klasyfikacja zdarzenia wg CSI zależy od tego, czy uczestniczy w nim pociąg, czy inny pojazd kolejowy:*

| **Jeżeli z zdarzeniu uczestniczy pociąg** | **Jeżeli w zdarzeniu uczestniczy inny pojazd** |
| --- | --- |
| Wykolejenie | Inne |
| Kolizja | Inne |
| Wypadek na przejeździe kolejowym | Wypadek na przejeździe kolejowym |
| Wypadek z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych | Wypadek z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych |
| Pożar | Pożar |
| Inne | Inne |
| Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD) | (nie wykazuje się) |

1. *Kolizje skutkujące wykolejeniem są zaliczane do kolizji.*

*Na potrzeby statystyk CSI zwierzęta są traktowane jak obiekty.*

*Kolizje między manewrującym taborem kolejowym/maszynami torowymi są klasyfikowane jako „inne” wypadki.*

*Kolizje z obiektami zgubionymi na przejazdach kolejowych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd zalicza się do wypadków na przejazdach kolejowych.*

*Kolizje spowodowane celowo w wyniku zastosowania procedur bezpieczeństwa w sytuacjach awarii należy klasyfikować jako „inne”.*

1. *Wykolejenia spowodowane celowo wskutek zastosowania procedur bezpieczeństwa w sytuacjach awaryjnych należy klasyfikować jako „inne” wypadki.*

*Wykolejenia* ***manewrującego*** *taboru kolejowego/maszyn torowych należy klasyfikować jako* ***„inne”.***

*Wykolejenia wskutek kolizji z taborem lub przeszkodą należy klasyfikować jako „kolizje”.*

1. *Wypadki na przejazdach z obiektami innymi niż zgubione przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd należy klasyfikować jako „kolizje”.*
2. *Wypadki z udziałem osób spowodowane przez poruszający się tabor kolejowy obejmują m.in. następujące zdarzenia, nawet jeżeli dotyczą one stojących pociągów:*

* *potrącenie przez pociąg osób korzystających z przejść między peronami;*
* *wypadki związane z wskakiwaniem i wyskakiwaniem z pociągu;*
* *wypadnięcia osób z wagonów znajdujących się poza peronami;*
* *wypadnięcia osób z pociągów wskutek otwarcia drzwi po niewłaściwej stronie, kiedy pociąg znajduje się przy peronie;*
* *wypadnięcie pasażera z pociągu stojącego na przejeździe kolejowym.*

*Wypadki z udziałem osób podróżujących w pociągu, które zostały zabite lub ciężko ranne z przyczyn niezwiązanych z ruchem pociągu są wyłączone z tej kategorii.*

1. *Pożary taboru kolejowego nie obejmują wypadków wskutek aktów wandalizmu.*

*Pożary podczas długich postojów na bocznicach i stacjach rozrządowych lub postojowych nie należą do tej kategorii. Postój określa się jako długi, jeżeli przed ponownym uruchomieniem taboru konieczne jest sprawdzenie skuteczności systemu hamowania.*

1. *Inne wypadki oznaczają wypadki inne niż wypadki wspomniane wyżej (kolizje pociągów, wypadki na przejazdach kolejowych, wypadki z udziałem osób spowodowane przez poruszający się tabor kolejowy oraz pożary taboru kolejowego).*

*Wypadki te obejmują m.in.:*

* *kolizje i wykolejenia podczas manewrów taboru/maszyn do utrzymania torów, w tym pojazdów na torach zamkniętych na czas prac w zakresie utrzymania;*
* *kolizje i wykolejenia spowodowane celowo w wyniku zastosowania procedur bezpieczeństwa w sytuacji awaryjnej;*
* *uwolnienie towarów niebezpiecznych podczas transportu;*
* *odrzucanie przez pociąg tłucznia, lodu itp.*
* *porażenia prądem związane z taborem kolejowym w ruchu.*

*Nie zgłasza się zdarzeń w warsztatach, magazynach i zajezdniach.*

*Każdy znaczący wypadek należy zgłosić* ***zgodnie z rodzajem pierwotnego wypadku****, nawet jeśli skutki wtórnego wypadku są poważniejsze, np. pożar po wykolejeniu się pociągu.*

*Dodatkowo poniżej wyszczególnij znaczące wypadki, dla których koszty szkód przekraczają 150 tys. euro i przerwa w ruchu na linii głównej wyniosła powyżej 6 godzin.*

Znaczące wypadki, dla których:

1. koszty szkód przekraczają 150 tys. euro – należy wyszczególnić poniżej, jeżeli takie zdarzenia miały miejsce

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Data** | **Kategoria** | **Lokalizacja** | **Uwagi** |
|  |  |  |  |

1. przerwa w ruchu wyniosła więcej niż 6 godzin – należy wyszczególnić poniżej, jeżeli takie zdarzenia miały miejsce

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Data** | **Kategoria** | **Lokalizacja** | **Uwagi** |
|  |  |  |  |

* 1. Poszkodowani w znaczących wypadkach na liniach kolejowych

*Przedstaw zwięzłą informację o tendencjach dotyczących liczby poszkodowanych na przestrzeni ostatnich lat. Dane liczbowe umieść w arkuszu CSI. Nie uwzględniaj poszkodowanych w wypadkach wskutek występków chuligańskich.*

***WYJAŚNIENIA SZCZEGÓŁOWE***

*Kwalifikacja osób poszkodowanych w znaczących wypadkach:*

1. *Oprócz osób objętych definicją, do pasażerów zalicza się:*

* *osoby, które wpadły pomiędzy pociąg a peron w trakcie wsiadania lub wysiadania ze stojącego pociągu, pociąg został wyprawiony, a osoba ta nie została zauważona;*
* *osoby niebędące pracownikami przebywające w kabinie maszynisty bez upoważnienia.*

1. *Podwykonawcy podwykonawców są klasyfikowani jako podwykonawcy.*
2. *Definicja osoby nieuprawnionej odnosi się do osób niebędących pracownikami w czasie pracy, które wtargnęły na teren kolei, zarówno na peron, jak i poza peronem, gdzie ich przebywanie jest zakazane. Definicja obejmuje również „surferów kolejowych”, tj. osoby celowo podróżujące na zewnętrznych częściach pociągu lub wspinające się na nie.*
3. *Przez inne osoby na peronie należy rozumieć:*

* *osoby stojące na peronie:*
  + *uderzone przez otwarte drzwi pociągu lub inny obiekt wystający poza skrajnię,*
  + *uderzone przez obiekt, który wypadł z pociągu,*
  + *naruszające zwykłą skrajnię kinematyczną pociągu i uderzone przez pociąg,*
* *osoby, które spadły z peronu i zostały uderzone przez pociąg,*
* *osoby niebędące pracownikami upoważnione do przekraczania torów między peronami i uderzone przez pociąg.*
  + *inne osoby poza peronami:*
* *osoby znajdujące się w pojeździe drogowym, który znajdował się na torach (poza przejazdem kolejowym) i został uderzony przez pociąg,*
* *osoby znajdujące się obok torów uderzone przez wykolejony pociąg lub obiekt, który wypadł z pociągu.*
  1. Samobójstwa i próby samobójcze

*Dane dotyczące liczby samobójstw i ich ofiar podaje tylko zarządca infrastruktury.*

*Uwzględnij zdarzenia, dla których nie ma orzeczenia Prokuratury o popełnieniu samobójstwa, lecz zaistniały przesłanki wskazujące na zamiar popełnienia samobójstwa przez poszkodowanego. Wynikające z tzw. „kryteriów Ovenstone”.*

*Każdy z poniższych przypadków sam w sobie może więc być traktowany jako dowód podejrzenia popełnienia samobójstwa:*

* *list pożegnalny,*
* *jasne wyrażenie zamiaru popełnienia samobójstwa, o czym poinformuje świadek,*
* *zachowanie osoby wskazujące na zamiar popełnienia samobójstwa,*
* *wcześniejsze próby samobójcze,*
* *przedłużająca się depresja,*
* *niestabilność emocjonalna, czyli wyraźna emocjonalna reakcja na ostatnie stresy lub dowody niepowodzenia (np. załamanie).*

*Komisje kolejowe powinny brać pod uwagę powyższe kryteria w trakcie badania zdarzenia. Potwierdzenie zaistnienia przesłanek wskazujących na zamiar popełnienia samobójstwa przez poszkodowanego powinno znaleźć się dokumentacji ze zdarzenia (protokół oględzin miejsca wypadku, protokół ustaleń końcowych).*

*Przypadki samobójstw zakwalifikowane według kryteriów Ovenstone przedstaw w poniższej tabeli. W kolumnie „Potwierdzenie” opisz krótko na podstawie jakich informacji zakwalifikowałeś zdarzenie jako samobójstwo (np. zeznania świadków, fragment wysłuchania maszynisty mówiący o zachowaniu się poszkodowanego przed zdarzeniem). Urząd Transportu Kolejowego może poprosić o dodatkowe informacje dotyczące kwalifikacji danego zdarzenia.*

Tabela 6. Samobójstwa i próby samobójcze wg kryteriów Ovenstone

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Data** | **Lokalizacja** | **Potwierdzenie** |
|  |  |  |  |

* 1. Zdarzenia poprzedzające wypadki

*Uwzględnij wszystkie zdarzenia poprzedzające, skutkujące i nieskutkujące wypadkami. Zdarzenie, skutkujące wypadkiem, uwzględnij w arkuszu CSI zarówno jako zdarzenie poprzedzające jak i znaczący wypadek konkretnego rodzaju.*

***WYJAŚNIENIA SZCZEGÓŁOWE***

1. *Do złamań (pęknięć) szyn należy zaliczyć uszkodzenia szyn, spawów i złączy łubkowych. Dotyczą one szyn w torach, rozjazdach i krzyżownicach.*
2. *Jeżeli na odcinku z kilkoma odkształceniami torów zostało wprowadzone ograniczenie prędkości, należy wykazać je jako jedno odkształcenie toru.*
3. *Raportowaniu podlegają defekty sygnalizacji o charakterze technicznym.*

*Do kategorii tej należy* ***włączać*** *w szczególności następujące zdarzenia:*

* *zielone światło zamiast wskazania niebezpieczeństwa, sygnału nakazującego zmniejszenie prędkości, sygnału ostrzegawczego zapowiadającego sygnał zatrzymania lub sygnał ograniczenia prędkości;*
* *zamiast nakazu zatrzymania się pojawia się dowolny sygnał mniej restrykcyjny niż sygnał zatrzymania;*
* *defekt prezentacji odległego sygnału zapowiadającego sygnał zatrzymania lub sygnał ograniczenia prędkości;*

*Z kategorii należy* ***wyłączyć****:*

* *niesprawności urządzeń nastawczych, które nie skutkują podaniem mniej restrykcyjnych informacji niż zatrzymanie się, np. automatyczne zwolnienie blokady liniowej przed opuszczeniem określonego odcinka przez pociąg;*
* *niesprawności związane z trybami awaryjnymi,*
* *niedziałające urządzenia wykrywania niezajętości toru (np. wskutek zalegania liści, zanieczyszczenia).*

1. *Z kategorii „Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie" wyłącza się przypadki, w których pojazd nietrakcyjny lub pociąg bez nadzoru minie sygnał informujący o niebezpieczeństwie. Wyłącza się też przypadki, w których z dowolnej przyczyny sygnał nie przełączył się na pozycję informującą o niebezpieczeństwie wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pojazd przed sygnałem.*
2. *Do kategorii pękniętych kół i osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych* ***należy włączyć*** *następujące zdarzenia (lista nie jest wyczerpująca):*

* *pęknięcia (całkowite oddzielenie materiału), które spowodowały wypadek;*
* *pęknięcia lub szczeliny wykryte podczas sprawdzania przed wyprawieniem pociągu, dostatecznie poważne, aby wyłączyć tabor kolejowy z ruchu;*
* *pęknięcia lub szczeliny wykryte w podstawowych elementach koła lub osi zespołu trakcyjnego w trakcie przejazdu, dostatecznie poważne, aby wyłączyć tabor kolejowy z ruchu.*

*Z kategorii tej* ***należy******wyłączyć****:*

* *pęknięcia lub szczeliny wykryte w warsztatach podczas planowych czynności utrzymaniowych.*
  1. Wypadki z udziałem towarów niebezpiecznych

*Raportowaniu podlegają wypadki i incydenty z udziałem towarów niebezpiecznych zgłaszane zgonie z punktem 1.8.5 RID.*

*Do CSI nie uwzględnia się zdarzeń z udziałem towarów niebezpiecznych powodujących szkody zewnętrzne w wysokości mniejszej niż 50 tysięcy euro.*

*Wypadek, który spowodował szkody zewnętrzne o wartości między 50 tysięcy a 150 tysięcy euro należy wykazać w arkuszu CSI w punkcie 2 „Wskaźniki dotyczące towarów niebezpiecznych”.*

*Znaczący wypadek z udziałem towarów niebezpiecznych powodujący szkody zewnętrzne powyżej 150 tysięcy euro należy zgłosić dwa razy: jako znaczący wypadek i jako wypadek z udziałem towarów niebezpiecznych.*

*Każdy wypadek powodujący szkody wewnętrzne i zewnętrzne przekraczające łącznie 150 tys. euro należy zgłosić jako znaczący wypadek.*

* 1. Zestawienie kosztów i opóźnień pociągów w wyniku znaczących wypadków

*W arkuszu CSI podaj koszty szkód materialnych w taborze i infrastrukturze oraz szkód w środowisku (w przeliczeniu na euro, w jednostkach podstawowych) oraz liczbę minut opóźnienia pociągów towarowych i pociągów osobowych.*

*Przyjmij kurs 1 euro na koniec roku sprawozdawczego w wysokości 4,3000 PLN (NBP, Tabela A – Kursy średnie walut obcych).*

*Koszty znaczących wypadków jakie poniosło przedsiębiorstwo składające raport podaj według następującego wzorca:*

*Przewoźnik kolejowy wykazuje koszty szkód materialnych w taborze, zaś koszty materialne w infrastrukturze i środowisku wyłącznie w przypadku, kiedy takie koszty faktycznie poniósł. Analogicznie zarządca infrastruktury wykazuje koszty szkód materialnych w infrastrukturze, zaś koszty szkód materialnych w taborze i środowisku, jeżeli takie koszty poniósł.*

*Uwzględnij również koszty pokryte z ubezpieczenia.*

*Zarządca infrastruktury podaje dodatkowo w treści Raportu koszty poniesione przez osoby trzecie (jeśli są one znane, np. z protokołów ustaleń końcowych).*

1. Dodatkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa kolei
   1. Informacje zarządcy infrastruktury

*Przedstaw informacje, istotne dla analizowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego, dotyczące m.in.:*

1. *działań w zakresie wykonanych napraw głównych (w tym modernizacje) i bieżących infrastruktury kolejowej,*
2. *stałych i czasowych ograniczeniach prędkości (liczba/km torów) oraz prędkości rozkładowych – zmiany w stosunku do ubiegłego okresu sprawozdawczego,*
3. *linii kolejowych (km linii i procent całej sieci) wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej – typ urządzeń i ich funkcje,*
4. *stacji (liczba stacji i procent wszystkich stacji) wyposażonych w urządzenia kontroli niezajętości torów (obwody torowe, liczniki osi itp.),*
5. *stacji (liczba stacji i procent wszystkich stacji) bez urządzeń kontroli niezajętości torów (niezajętość torów stwierdzana wzrokowo przez personel ruchu),*
6. *usterek infrastruktury powodujących konieczność użycia specjalnych procedur ruchowych i ograniczeń ruchowych (konieczność jazdy na widoczność, użycie sygnału zastępczego Sz lub rozkazu pisemnego, ograniczenia prędkości itp.),*
7. *ogólnej oceny stanu technicznego infrastruktury kolejowej (torów, rozjazdów, urządzeń srk, sieci trakcyjnej) i obiektów inżynieryjnych na podstawie badań diagnostycznych.*

***Kryteria oceny stanu technicznego torów i rozjazdów:***

***dobry*** *– wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;*

***dostateczny*** *– potrzebna wymiana elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;*

***niezadowalający*** *– konieczna wymiana kompleksowa, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża liczba ograniczeń eksploatacyjnych;*

***NIEDOSTATECZNY*** *– wyłączone z eksploatacji.*

***Kryteria oceny stanu technicznego urządzeń srk:***

***dobry*** *– nie występują usterki lub usterki występujące można usunąć siłami własnymi bez ponoszenia dodatkowych kosztów (np. dokręcić luźne połączenie, oczyścić, nasmarować, przeprowadzić regulacje, itp.);*

***dostateczny*** *– występujące uszkodzenia i usterki elementów można usunąć siłami własnymi wymieniając uszkodzony element lub podzespół;*

***niezadowalający*** *– występujące wady i usterki elementów lub liczba uszkodzonych elementów kwalifikują urządzenia do wymiany lub remontu kapitalnego.*

***Kryteria oceny stanu technicznego sieci trakcyjnej:***

***dobry*** *– dotychczasowy okres eksploatacji urządzeń nie przekracza 50 % przewidywanego okresu eksploatacji, posiada parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń oraz nie wymagają remontów (z wyjątkiem elementów wynikłych z naturalnego zużycia w trakcie eksploatacji);*

***dostateczny*** *– dotychczasowy okres eksploatacji wynosi od 50 % do 100 % przewidywanego okresu eksploatacji, posiada parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń oraz wymagają wymiany wyeksploatowanych elementów w ramach planowych napraw lub remontów);*

***niezadowalający*** *– przekroczony okres przewidywanej eksploatacji, stan techniczny urządzeń umożliwia ich bezpieczną eksploatację, oraz urządzenia wymagają kompleksowego remontu lub modernizacji.*

***niedostateczny*** *– z powodu wyeksploatowania urządzenia nie posiadają wymaganych parametrów technicznych i eksploatacyjnych oraz z powodu zagrożenia powstawania awarii i zagrożenia bezpieczeństwa urządzenia powinny zostać wyłączone z eksploatacji.*

***Należy podać długość przyjętego okresu eksploatacji sieci trakcyjnej.***

* 1. Informacje przewoźnika kolejowego

*Podaj dodatkowe informacje, istotne dla analizowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego, m.in.:*

1. *działania w zakresie modernizacji lub zakupu nowych pojazdów kolejowych,*
2. *liczba i odsetek pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia automatycznego ostrzegania maszynisty (SHP) i automatycznej kontroli prowadzenia pociągu – typ urządzeń i ich funkcje,*
3. *liczba i odsetek pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej – typ urządzeń i ich funkcje,*
4. *liczba i odsetek pojazdów trakcyjnych wyposażonych w wideorejestratory,*
5. *ogólna ocena stanu technicznego eksploatowanych pojazdów kolejowych.*

Tabela 7. Ocena stanu technicznego pojazdów

| **Rodzaj pojazdu** | **Stan techniczny** | **Liczba pojazdów** | **Udział %** | **Opis kryterium danej oceny** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Lokomotywy spalinowe | Bardzo dobry |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |
| Zły |  |  |  |
| Lokomotywy elektryczne | Bardzo dobry |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |
| Zły |  |  |  |
| Elektryczne zespoły trakcyjne | Bardzo dobry |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |
| Zły |  |  |  |
| Spalinowe wagony silnikowe | Bardzo dobry |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |
| Zły |  |  |  |
| Wagony pasażerskie | Bardzo dobry |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |
| Zły |  |  |  |
| Wagony towarowe | Bardzo dobry |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |
| Zły |  |  |  |
| Pojazdy specjalne | Bardzo dobry |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |
| Zły |  |  |  |
| Pozostałe *(jakie)* | Bardzo dobry |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |
| Zły |  |  |  |

1. Rezultaty zaleceń w zakresie bezpieczeństwa

*Przedstaw krótkie podsumowanie realizacji zaleceń wydanych w roku sprawozdawczym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK).*

*Zalecenia PKBWK wydane w 2018 r. zostały zawarte w:*

* ***Raporcie rocznym PKBWK za 2017 r.*** *z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;*
* ***Raporcie nr PKWBK/01/2018*** *z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego 4 kwietnia 2017 r. o godzinie 17:34 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A usytuowanym na szlaku Zawadówka podg. Uherka, w torze szlakowym nr 1, w km 244,676 linii kolejowej nr 7: Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk;*
* ***Raporcie nr PKBWK/02/2018*** *z badania poważnego wypadku kat. A20 zaistniałego 7 kwietnia 2017 r. o godzinie 15:11 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. C zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Ozimek – Chrząstowice w km 56,977 linii kolejowej nr 144: Tarnowskie Góry – Opole;*
* ***Raporcie nr PKBWK/03/2018*** *z badania poważnego wypadku kat. A04 zaistniałego 30 sierpnia 2017 r. o godz. 21:53 w stacji Smętowo, w torze stacyjnym nr 2 w km 457,485 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;*
* ***Raporcie nr PKBWK/04/2018*** *z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 27 lutego 2018 r. o godz. 18:57 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Opole Zachodnie – Szydłów w km 1,934 linii kolejowej nr 287 Opole Zachodnie – Nysa;*
* ***Raporcie nr PKBWK/05/2018*** *z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego 2 listopada 2017 r. o godz. 18:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A z zawieszoną obsługą, usytuowanym w km 37,119 na szlaku Śniadowo – Łapy, w torze szlakowym nr 1, linii kolejowej nr 36: Ostrołęka – Łapy;*
* ***Raporcie nr PKBWK/06/2018*** *z badania wypadku kat. B13 zaistniałego 24 listopada 2017 r. o godz. 6:48 na szlaku Warlubie – Laskowice Pomorskie, w torze nr 2 w km 424,2018, linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;*
* ***Raporcie nr PKBWK/07/2018*** *z badania wypadku kolejowego kat. B37 zaistniałego 10 listopada 2017 r. o godz. 6:20 z poc. TMS 624016/7 relacji Kamieniec Ząbkowicki – Szeligi na szlaku Nysa – Nowy Świętów, w torze szlakowym nr 2, w km 129,650 linii kolejowej nr 137 Katowice – Legnica.*

*Treść raportów została podana do publicznej wiadomości przez PKBWK w serwisie internetowym polskiego rządu www.gov.pl (zakładka Ministerstwo Infrastruktury > Co robimy > Zadania > Transport > Kolej > Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych > Raporty. link: https://www.gov.pl/web/infrastruktura/raporty) oraz dodatkowo umieszczona na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego w witrynie www.utk.gov.pl (zakładka Monitoring bezpieczeństwa > Zalecenia bezpieczeństwa > Zalecenia PKBWK: 2018 r.). Raport Roczny PKBWK za 2017 r. został również ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury z 2018 r. pod pozycją 41, jako załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 października 2018 r.).*

### NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO

1. Opis nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego

*Przedstaw ogólny opis osiągnięcia celów wyznaczanych zgodnie z* ***kryterium K*** *wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności (realizacja całkowita) i stopnia realizacji celów (realizacja częściowa lub jej brak).*

*Przedstaw w tabeli* ***stopień realizacji*** *poszczególnych celów zawartych w Programie poprawy bezpieczeństwa na rok sprawozdawczy. W przypadku dużej liczby celów możesz przedstawić informację o obszarach objętych celami oraz o stopniu realizacji celów w poszczególnych obszarach.*

1. Wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa

*Ten punkt powinien zawierać informacje dotyczące* ***audytów wewnętrznych systemu zarządzania bezpieczeństwem*** *(patrz:* ***kryterium S*** *wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności), zawierające w szczególności poniższe informacje:*

* *określenie obszarów, które zostały poddane audytom,*
* *liczbę zaplanowanych audytów w roku sprawozdawczym,*
* *liczbę* ***przeprowadzonych*** *audytów* ***z zaplanowanych****; audyty przeprowadzone, ale nieprzewidziane w planie nie są tu uwzględniane,*
* *przyczyny nieprzeprowadzenia wszystkich zaplanowanych audytów,*
* *liczba audytów pozaplanowych i powód przeprowadzenia audytu,*
* *analizy i oceny wyników audytu,*
* *nieprawidłowości stwierdzone w wyniku audytów (zarówno planowych, jak i pozaplanowych), w tym stwierdzone niezgodności krytyczne, liczba innych niezgodności, liczba spostrzeżeń,*
* *przeprowadzone ponowne audyty danego obszaru,*
* *opis działań korygujących podjętych w wyniku audytów oraz opis weryfikacji ich skuteczności.*

1. Zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei

*Poinformuj o problemach i zagrożeniach zidentyfikowanych w okresie sprawozdawczym, które mogą negatywnie wpływać na poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego. W szczególności dotyczy to takich zagadnień, dla których działania naprawcze powinny zostać podjęte na poziomie więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego.*

*Dodatkowo przewoźnicy kolejowi powinni wskazać problemy i zagrożenia identyfikowane na poziomie działania zarządcy infrastruktury, a zarządca infrastruktury powinien poinformować o problemach związanych z funkcjonowaniem przewoźników kolejowych, którym udostępnia infrastrukturę. W punkcie tym należy również wskazać zidentyfikowane zagrożenia o charakterze systemowym, wymagające zmian prawnych.*

### ZASTOSOWANIE CSM W ZAKRESIE OCENY I WYCENY RYZYKA

*Przedstaw krótkie sprawozdanie ze swoich doświadczeń dotyczących zastosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, zgodnie z rozporządzeniem UE 402/2013. Uwzględnij wyniki procesu zarządzania zmianami oraz zidentyfikowane zagrożenia i zastosowane środki kontroli przed wdrożeniem zmiany (patrz:* ***kryterium M*** *wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności).*

*Dla zmian mających wpływ na bezpieczeństwo podaj w szczególności:*

* *informację czego dotyczy zmiana (np. zmiany w systemie utrzymania, zmian obowiązujących trybów postępowania w wyniku zmiany przepisów lub wyniki działań doskonalących);*
* *charakter wprowadzonej zmiany (organizacyjna/techniczna/eksploatacyjna);*
* *wynik przeprowadzonego procesu oceny znaczenia zmiany (znacząca/nieznacząca);*
* *termin wprowadzenia zmiany (rrrr-mm-dd);*
* *czy dla zmian nieznaczących przeprowadzono ocenę ryzyka;*
* *informację o wdrożonych, w związku ze zmianą, środkach bezpieczeństwa (nowych lub zamierzonych), gdzie środki bezpieczeństwa oznaczają pakiet działań zmniejszających częstotliwość zagrożeń albo łagodzących ich skutki, które mają na celu osiągnięcie lub utrzymanie dopuszczalnego poziomu ryzyka;*
* *nazwę instytucji, która pełniła funkcję jednostki oceniającej;*
* *streszczenie wyników niezależnej oceny, w tym stwierdzone niezgodności stosowania rozporządzenia 402/2013 i zalecenia jednostki oceniającej.*

*Powyższe informacje umieść w tabeli, której wzór zawarto w Załączniku 1(Tabela I).*

### WSPÓLNA METODA OCENY BEZPIECZEŃSTWA W ZAKRESIE MONITOROWANIA

*Opisz w skrócie doświadczenia podmiotu związane ze stosowaniem procesu monitorowania, określonego we wspólnej metodzie bezpieczeństwa w zakresie monitorowania (Rozporządzenie KE nr 1078/2012).* *Informacja powinna obejmować:*

1. **krótki opis prowadzonego procesu monitorowania:**

* *informacja o opracowanej strategii,*
* *wskazanie priorytetów przyjętych dla procesu monitorowania,*
* *informacja o planie (planach) monitorowania, obejmująca m.in. wskazanie liczby zaplanowanych działań, obszarów jakie dotyczą itp.,*
* *stwierdzone przypadki braku zgodności i podjęte w związku z tym działania oraz wdrożone środki kontroli ryzyka,*
* *informacje na temat stosowanych w podmiocie narzędzi monitorowania systemu zarządzania;*

1. **krótki opis sposobu monitorowania środków kontroli ryzyka w kontekście usług zleconych podmiotom trzecim;**
2. **informacja o ewentualnych wątpliwościach lub trudnościach związanych ze stosowaniem wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie monitorowania.**

### PODSUMOWANIE, PRIORYTETY W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

*Podsumowanie powinno zawierać koncepcje dotyczące dalszego postępowania. Należy przedstawić priorytety na następny rok w zakresie działań opisanych w raporcie.*

# Rozdział III. ARKUSZ ZE WSPÓLNYMI WSKAŹNIKAMI BEZPIECZEŃSTWA (CSI)

*Wskaźniki CSI przedstaw w załączonym arkuszu Excel. Dotyczą one* ***TYLKO******ZNACZĄCYCH wypadków.***

*Wydrukowany arkusz ze wskaźnikami CSI połącz trwale z Raportem.*

*Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi wykazują tylko te znaczące wypadki, w których niewłaściwe funkcjonowanie rzeczy lub działanie albo zaniechanie osób* ***pozostających w ich dyspozycji lub w dyspozycji ich podwykonawców*** *zostało wskazane jako bezpośrednia przyczyna wypadku w raporcie lub protokole ze zdarzenia.*

*W przypadku niezaistnienia ww. przyczyn, informację o zdarzeniach takich jak: wypadki na przejazdach, przejechania lub potrącenia osób przez poruszające się pojazdy kolejowe, a także samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych zgłaszają* ***wyłącznie zarządcy infrastruktury****.*

***Objaśnienia do sposobu wypełniania arkusza CSI (edytowalny arkusz Excel):***

1. *Nadaj arkuszowi CSI unikalny tytuł. Będzie nim akronim* ***nazwy przedsiębiorstwa*** *składającego raport.*
2. *Wprowadź do arkusza CSI* ***TYLKO*** *dane dotyczące znaczących wypadków. Nie uwzględniaj poszkodowanych w wypadkach w wyniku występków chuligańskich.*
3. *Wprowadzaj dane wyłączne do komórek zaznaczonych na zielono.*
4. *Dla wartości, o których nie masz informacji, wpisz w jej miejsce „–” (znak minus) a dla wartości zerowych (np. brak wykolejeń) wpisz „0” (zero). Nie zostawiaj pustych pól zielonych.*
5. *Oddzielaj* ***PRZECINKAMI*** *całości od części dziesiętnych wpisywanych danych.*
6. *Zwróć uwagę na* ***jednostki****, w jakich danych powinny być wprowadzone do arkusza. Wskazane są one w kolumnie „Format danych” dla każdego wiersza.*
7. *Liczbę zabitych i ciężko rannych podaj tylko dla znaczących wypadków. Nie uwzględniaj poszkodowanych w wypadkach w wyniku występków chuligańskich.*
8. *Długości torów i linii podają TYLKO zarządcy infrastruktury.*
9. *W pozycji „Liczba pociągokilometrów innych pociągów” wykaż jazdy technologiczne.*
10. *Dane referencyjne dla wskaźników ekonomicznych pozostaw niewypełnione.*
11. *Uwzględnij pociągokilometry lokomotyw luzem.*

*Załącznik 1*

Tabela I. Informacje o stosowaniu wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny i wyceny ryzyka

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Czego dotyczyła zmiana** | **Charakter wprowadzonej zmiany**  **(*techniczny, eksploatacyjna, organizacyjny*)** | **Ocena zmiany**  **(*znacząca, nieznacząca*)** | **Termin wprowadzenia zmiany (*rrrr-mm-dd*)** | **Czy dla zmian nieznaczących przeprowadzono ocenę ryzyka?**  **(*tak, nie, nie dotyczy*)** | **Środki bezpieczeństwa** | **Informacje dotyczące jednostki oceniającej i niezależnej oceny** | | | |
| **Nazwa jednostki oceniającej** | **Krótkie streszczenie wyników niezależnej oceny** | **Stwierdzone niezgodności stosowania rozporządzenia 402/2013** | **Zalecenia jednostki oceniającej** |
| 1. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

1. Wynika z rozporządzenia MT nr 328 w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem. [↑](#footnote-ref-1)
2. Wynika z rozporządzenia UE nr 402/2013. [↑](#footnote-ref-2)
3. Wynika z rozporządzenia UE nr 1078/2012. [↑](#footnote-ref-3)
4. Należy uwzględnić maszynistów prowadzących pociągi, w tym lokomotywy, lokomotywy manewrowe, pociągi robocze (budowlane), kolejowe pojazdy specjalne lub pociągi przeznaczone do kolejowego przewozu pasażerów lub towarów. [↑](#footnote-ref-4)
5. Statystyki CSI odnoszą się tylko do taboru w ruchu, z wyjątkiem pożarów taboru kolejowego oraz wypadków związanych z transportem towarów niebezpiecznych. [↑](#footnote-ref-5)