

*TCDD TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ*



KAZA İNCELEME YÖNERGESİ

KURUMSAL EMNİYET YÖNETİMİ DAİRESİ BAŞKANLIĞI

2017

İçindekiler Tablosu

BİRİNCİ BÖLÜM	3
Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar,	3
Amaç.....	3
Kapsam	3
Dayanak.....	3
Tanımlar ve kısaltmalar	3
İKİNCİ BÖLÜM	4
Genel Esaslar, Kazaların ve Kaza Öncülerinin Kayıt Edilmesi	4
Genel esaslar	4
Kazaların ve kaza öncülerinin kayıt edilmesi	4
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	5
Kaza İnceleme Ekiplerinin Oluşturulması, Seçilme Kriterleri, Çalışma Usul ve Esasları	5
Kaza inceleme ekiplerinin oluşturulması.....	5
Kaza inceleme ekiplerine seçilme kriterleri.....	5
Kaza inceleme ekiplerinin çalışma usul ve esasları	5
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	7
Kaza İnceleme Raporları İle Kaza Öncülerinin Değerlendirilmesi	7
Kaza inceleme raporlarının değerlendirilmesi.....	7
BEŞİNCİ BÖLÜM	8
Çeşitli ve Son Hükümler	8
Gizlilik	8
Tarafsızlık.....	8
Kaza/olay eğitimleri.....	8
TCDD ve diğer şirketlerle ilişkiler.....	8
Yönergenin ekleri	8
Yürürlük	8
Yürütme.....	8
EK-1: Kaza ve Kaza Öncüleri Sınıfları Ve Kriterleri	9
EK-2: TCDD Taşımacılık A.Ş. Kaza İnceleme Bölgeleri	17
EK-3: Kaza İnceleme Raporu	20
EK-4: KAZA İNCELEME FORMU	23
EK-5: Kaza Öncüleri Bildirim Formu	33
EK-6: Kaza Sonuçlarının Bildirim Formu	34

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar,

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Yönergenin amacı; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü'ne (TCDD Taşımacılık A.Ş.) ait tren ve demiryolu araçlarının karıştığı, demiryolu tren işletmeciliği esnasında meydana gelen kazaların incelenmesi, sınıflandırılması, kaza nedenlerinin ortaya çıkartılması, kaza öncülerinin takip edilmesi, gelecekte olabilecek benzer durumların önlenmesi amacıyla; kazaların incelenmesi ve raporlanması için gerekli usul ve esasları belirlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönerge hükümleri; TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından işletilmekte olan trenlerin ve demiryolu araçlarının karıştığı tüm kazaların incelenmesini ve kaza öncülerinin takibini kapsar.

(2) Bu Yönergede tanımlanmış olan kaza, ve kaza öncüleri dışında kalan, güvenlik (terör vb.), iş kazaları, adli ve idari hususların araştırma ve incelenmesini kapsamaz.

Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Yönerge, 19 Kasım 2015 tarih ve 29537 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Demiryolu Emniyet Yönetmeliğinin 28 inci maddesinin 3, 5 ve 6 ncı fıkraları ile DDGM'nin yayımladığı "Ortak Emniyet Göstergeleri Kılavuzu"na dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 4 – (1) Bu Yönergede geçen;

a) **Alan Uzmanı:** Çalıştığı birimde yeterli deneyime sahip kişileri,

b) **Alt Yapı İşletmecisi:** Tasarrufundaki demiryolu altyapısını güvenli bir şekilde işletmek ve demiryolu tren işletmecilerinin hizmetine sunmak hususunda 6461 Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunla yetkilendirilmiş TCDD'yi,

c) **Araştırma:** Herhangi bir kaza veya olaydan bağımsız olarak, demiryolu emniyet düzenlemeleri ile emniyet yönetimi bakımından belirgin bir etki potansiyelini içeren uygulamaların, teknolojik gelişmelerin takibi ve analizi sonrasında, mevcut mevzuat ve uygulamalar konusunda görüş ve önerilerde bulunmayı içeren süreci,

ç) **Bakanlık :** Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,

d) **DDGM:** Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünü,

e) **Demiryolu aracı:** Hat yapım, bakım, tamir ve kontrol araçları dâhil her türlü çeken ve çekilen araçlar ile tren setlerini,

f) **Demiryolu tren işletmecisi:** Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapmak üzere Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini veya şirketleri,

g) **EYS:** Emniyet Yönetim Sistemini,

ğ) **KEY:** Kurumsal Emniyet Yönetimini,

h) **EYS Müdürlüğü:** Kurumsal Emniyet Yönetimi Dairesi Başkanlığı'na bağlı şirketin taşra teşkilatı merkezlerinde bulunan Müdürlükleri,

ı) **KEY Birimleri:** Kurumsal Emniyet Yönetimi Dairesi Başkanlığı ve bağlı birimlerini,

i) Genel Müdür: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi Genel Müdürünü,

j) İnceleme: Adli incelemeyi içermeyecek şekilde, meydana gelen kaza ve olayların tekrarının önlenmesi amacıyla bilgi toplanıp analiz edilmesi, gerçek nedenlerinin belirlenmesi ve gerekli emniyet tavsiyelerinde bulunulması faaliyetlerini içeren süreci,

k) KAİK: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunu,

l) Kaza: Maddi hasar, ölüm, yaralanma gibi zararlı sonuçları olan, istenmeyen, beklenmedik, ani ve kasıtsız bir olay veya olaylar zincirini,

m) Kaza Öncüsü: Bir kazaya sebep olma potansiyeli olan olayları,

n) Şirket: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi Genel Müdürlüğünü,

o) Taşra: Şirketin merkez dışındaki birimlerini,

ö) TCDD Taşımacılık Koordinatörü: Şirketin taşradaki Lojistik, Yolcu Taşımacılığı ve Araç Bakım Servis Müdürlüklerinin kendi aralarındaki koordinasyonu, diğer kamu ve kuruluşlarıyla olacak işbirliğinin temini, merkezden her üç birimi ilgilendiren emir ve talimatların tek birimce yapılarak iş ve işlemlerin daha hızlı, etkili yürütülebilmesi için asli görevleri uhdesinde kalmak üzere Genel Müdürlük emri ile görevlendirilen Servis Müdürünü,

p) TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünü, ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Esaslar, Kazaların ve Kaza Öncülerinin Kayıt Edilmesi

Genel esaslar

MADDE 5 – (1) Kaza ve olay incelemeleri EYS kapsamında olup, idari tahkikatlarda kullanılamaz. İdari tahkikat olmayıp, cezai bir yaptırım olmadığından, hiçbir durumda suçlama veya sorumlular hakkında hüküm içermez ve yargısal soruşturmalardan bağımsız olarak yapılır.

(2) Kaza ve kaza öncülerinin sınıflandırılması ve sınıflandırmada kullanılan kriterler ile kazada rol alan aktörlerin tanımları EK-1’de açıklanmıştır. EK-1’de belirtilen şirket araçlarının ve trenlerinin karıştığı tüm kazalar ve yönetimin incelenmesi talebi olan kazalar incelenir ve raporlanır, kaza öncüleri kayıt edilir.

(3) TCDD alt yapısında meydana gelen ve bu yönerge kapsamında tanımı yapılan şirket araçlarının ve trenlerinin karıştığı tüm kazalar için EK-3’de yer alan Kaza İnceleme Raporu düzenlenir. Kaza İnceleme Raporu kazanın meydana gelmesinden sonra en geç 10 ay içerisinde tamamlanır.

(4) Bu yönergede tanımlanan kazaların ve bu yönerge kapsamı dışında kalan olayların adli/idari soruşturmaları bu yönerge haricinde düzenlenir ve yürütülür.

Kazaların ve kaza öncülerinin kayıt edilmesi

MADDE 6 – (1) Ay içinde meydana gelen şirket araçlarının ve trenlerinin karıştığı EK-1’de tanımlanan tüm kazaların sonuçları, aracın veya trenin işleticisi birim tarafından her ayın sonunda, EK-6’da yer alan kaza sonuçları bildirim formu doldurularak istatistik çalışmalarında kullanılmak üzere ilgili EYS Müdürlüğüne, ilgili EYS Müdürlüğü tarafından da en geç takip eden ayın sonuna kadar KEY Dairesi Başkanlığı’na gönderilir.

(2) Bu yönerge ile tanımlanan kaza öncüleri, EK-1’de sunulan tabloda gösterilen şirket birimleri tarafından kayıt altına alınır. Kaza öncülerinin kaydedildiği bir veri tabanı ilgili birimi tarafından oluşturulur. Oluşturulacak veri tabanında teknik bilgiler ve kaza öncüsü olayın meydana gelmesinde etkin olan faktörler yer alır. Kaza öncülerinin bildirilmesi için EK-5’de yer alan kaza öncüleri bildirim formu kullanılır. Her ayın sonunda o aya ait düzenlenen kaza

öncüleri bildirim formu takip eden ayın ilk yarısında kayıt tutmaktan sorumlu birim tarafından KEY Dairesi Başkanlığına/ilgili EYS Müdürlüğüne gönderilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Kaza İnceleme Ekiplerinin Oluşturulması, Seçilme Kriterleri, Çalışma Usul ve Esasları

Kaza inceleme ekiplerinin oluşturulması

MADDE 7 – (1) Taşra Kaza İnceleme Ekipleri aşağıdaki esaslara göre oluşturulur:

a) Taşra Kaza İnceleme Ekibinde yer alabilecek olan alan uzmanları EK-2’de belirtilen Kaza İnceleme Bölgelerine uygun olarak Araç Bakım ve Lojistik ve/veya Yolcu Taşımacılığı birimlerinden (Marmaray ve YHT İşletme Müdürlüklerinde sadece Araç Bakım ve Yolcu Taşımacılığı birimlerinden) en az bir asil ve bir yedek olmak üzere her yılın Aralık ayının ilk haftası içinde KEY Dairesi Başkanlığı koordinasyonu ile TCDD Taşımacılık Koordinatörleri (Marmaray ve YHT İşletme Müdürlüklerinde ilgili İşletme Müdürü) onaylı bir yazı ile ilan edilir. Yıl içindeki değişiklikler, ilgili birimlerin teklifi ile TCDD Taşımacılık Koordinatörleri (Marmaray ve YHT İşletme Müdürlüklerinde ilgili İşletme Müdürü) tarafından yapılır ve KEY Dairesi Başkanlığına bilgi verilir. Alan uzmanları asli işlerinin yanında bu görevleri de yaparlar.

b) Kaza-olay mahalline gidecek Taşra Kaza İnceleme Ekibi, en az bir üyesi Araç Bakım biriminden olmak üzere en az iki kişiden oluşur. Ekibin başkanlığını ve raportörlüğünü Araç Bakım veya trenin işleticisi olan birimin personeli yapar.

c) Taşra Kaza İnceleme Ekipleri sorumluluk bölgelerinde kaza incelemesini yaparlar. Gerekli görülmesi halinde başka bölgelerden de destek alınabilir.

ç) Taşra Kaza İnceleme Ekibi üyeleri aynı zamanda Acil Eylem Ekibinin üyesi de olabilirler.

(2) Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekipleri aşağıdaki esaslara göre oluşturulur:

a) Genel Müdür tarafından gerekli görülmesi durumunda oluşturulur.

b) Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekibi, en az bir üyesi Araç Bakım biriminden olmak üzere en az iki kişiden oluşur. Kaza İnceleme Ekibinde yer alacak olan alan uzmanları Lojistik, Yolcu Taşımacılığı ve Araç Bakım Daire Başkanlarının teklifi ve KEY Dairesi Başkanının değerlendirmesinden sonra Genel Müdür tarafından yazıyla görevlendirilir. Bu görevlendirme yazısında ekibin başkanı ve raportörlüğünü yapacak birim de belirlenir.

(3) Genel Müdürlük ve Taşra Kaza İnceleme Ekiplerinin zamanında teşkili, çalışması ve koordinasyonu KEY Dairesi Başkanlığınca yapılır.

Kaza inceleme ekiplerine seçilme kriterleri

MADDE 8 - (1) Kaza İnceleme Ekiplerinde görev yapacak üyelerin seçilebilmesi için gerekli asgari özellikler aşağıda belirtilmiştir:

a) En az lise ve dengi okul mezunu olmak,

b) Bulunduğu birimde yaptığı iş ile ilgili eğitim almış olmak,

c) Bulunduğu birimin değişik kısımlarında toplamda en az 5 yıl çalışmış olmak, (KEY birimlerinde çalışanlar için bu süre aranmaz.)

ç) Makinist (Memur), Başmakinist, Vagon Teknisyeni/Başteknisyeni (Revizör/Başrevizör) Repartitör, Başrepartitör, Depo Şefi, Yolcu Hizmetleri Şefi, Lojistik Şefi, Vagon Servis Şefi, Amir, Teknisyen, Tekniker, Uzman, Mühendis/Yüksek Mühendis/Başmühendis, Kontrolör, Başkontrolör, Müdür Yardımcısı, Şube Müdür Yardımcısı, Müdür, Şube Müdürü veya Servis Müdür Yardımcısı unvanlarında çalışıyor olmak.

Kaza inceleme ekiplerinin çalışma usul ve esasları

MADDE 9 - (1) Taşra Kaza İnceleme Ekiplerinin çalışma usul ve esasları aşağıda belirtilmiştir:

a) EK-2’de belirtilen sorumluluk bölgelerinde, EK-1’de tanımlanan kaza meydana geldiğinde bildirim yapılır yapılmaz, emir beklemeksizin, Araç Bakım, Lojistik veya Yolcu Taşımacılığı (kazaya karışan trenin yük veya yolcu treni oluşuna göre) birimlerinden onaylı listede ismi olan asil personel, gaybubeti halinde yedek personel, en uygun araçla gider ve inceleme yapar.

b) Taşra Kaza İnceleme Ekibi, kaza yerinde öncelikle EK-4’de yer alan formu doldurur, delillerin fotoğraflanmasını yapar ve inceleme yapan KAİK ve/veya TCDD Kaza İnceleme Ekibiyle uyumlu ve koordineli bir şekilde çalışır, gerekirse ekibe üye olarak dahil olur ve tutulan raporların birer suretini temin eder.

c) Taşra Kaza İnceleme Ekibi tarafından kazanın kök nedenleri belirlenirken; şirketin başka kesimlerinde de bu belirlenen kök nedenlere özdeş kaza riski mevcutsa, raporun tamamlanması beklenmeksizin, Kaza İnceleme Ekibi Başkanı tarafından, ilgili EYS Müdürlüğü yazılı olarak ivedilikle bilgilendirilir.

ç) TCDD Acil Eylem Ekibi ve/veya Kaza İnceleme Ekibi tarafından kaza yerinde elde edilen tüm delillerin (belge, kroki, ses kaydı, kamera kaydı, fotoğraf, kazaya karışanların ifade ve beyanları, araç üstü kayıt ekipmanları vb.) birer kopyası temin edilir ve incelenir. Gerekli görüldüğünde, yeniden ölçümler yapılarak aynı belgeler hazırlanır ve/veya ilave deliller temin edilir.

d) Taşra Kaza İnceleme Ekibinin kazanın incelenmesi kapsamında isteyeceği bilgi, belge ve açıklamalar tüm işyeri, birim ve çalışanlar tarafından karşılanır. Taşra Kaza İnceleme Ekibi gerekli gördüğü yer, işyeri ve araçlar ile kayıtlarda inceleme yapabilir. İş yerlerinden istenilen bilgi ve belgeler en geç 5 gün içerisinde karşılanır.

e) Taşra Kaza İnceleme Ekibi, kazaya doğrudan veya dolaylı olarak karışan şirket personelinin kaza hakkında TCDD Kaza İnceleme Ekibi tarafından alınan yazılı ve sözlü bilgi ve görüşlerini kullanabilir, gerekli gördüğünde yeniden yazılı ve sözlü bilgi ve görüşlerine başvurabilir. Talep edilen bilgiler tamamen olayın gelişimi, sebeplerini açıklamaya yönelik olur.

f) Taşra Kaza İnceleme Ekibi, kazada rol alan şirkete ait araçlar ve araç parçalarının ölçümleri, laboratuvar testleri için parçaların koruma altına alınması, belirlenecek yere sevki konusunda KAİK ve/veya TCDD Kaza İnceleme Ekibine yardımcı olur.

g) Adli takip gerektiren kazalarda savcının emir ve talimatları doğrultusunda hareket edilir.

ğ) Taşra Kaza İnceleme Ekiplerinin kaza yerine ulaşmaları için gerekli araç, Araç Bakım Servis Müdürlüğü tarafından sağlanır. Araç temin edilemediği durumlarda, Taşra Kaza İnceleme Ekipleri, kaza yerine gidişlerinde ayrı bir onay almaksızın şirket dışı her türlü (taksi, otobüs) vasıta imkanlarını kullanabilir.

h) Kaza İnceleme Raporları tamamlandıktan sonra, kaza incelemeleri sırasında temin edilen bilgi, belge, kayıt ve tutanaklar ile birlikte Kaza İnceleme Ekibi Başkanı tarafından 5 işgünü içinde ilgili EYS Müdürlüğüne gönderilir ve ilgili EYS Müdürlüğünde kaza tarihinden itibaren 5 yıl süreyle arşivlenir. Delil niteliğindeki parçalar, kazaya karışan trenin işleticisi birimde kaza tarihinden itibaren 5 yıl süreyle koruma altına alınır.

(2) Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekiplerinin çalışma usul ve esasları aşağıda belirtilmiştir:

a) Genel Müdür tarafından görev verilmesi halinde, kazalar Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekibince yerinde incelenir. Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekibinin yapacağı inceleme Taşra Kaza İnceleme Ekibinin yapacağı kaza incelemesini durdurmaz.

b) Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekibi tarafından kazanın kök nedenleri belirlenirken; şirketin başka kesimlerinde de bu belirlenen kök nedenlere özdeş kaza riski mevcutsa, raporun tamamlanması beklenmeksizin, Kaza İnceleme Ekibi Başkanı tarafından, KEY Dairesi Başkanlığına yazılı olarak ivedilikle bilgilendirilir.

c) Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekibinin kazanın incelenmesi kapsamında isteyeceği bilgi, belge ve açıklamalar tüm işyeri, birim ve çalışanlar tarafından karşılanır. Kaza İnceleme Ekibi gerekli gördüğü yer, işyeri ve araçlar ile kayıtlarda inceleme yapabilir. İş yerlerinden istenilen bilgi ve belgeler en geç 5 gün içerisinde karşılanır.

ç) Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekibi, altyapı tesislerinde ve araçlarda tekrar ölçüm isteyebilir. Kazada rol alan altyapı bileşenlerinin ölçümleri ve laboratuvar testleri için parçaların koruma altına alınması ile belirlenecek yere sevki TCDD'nin, araç parçalarının ölçümleri ve laboratuvar testleri için parçaların koruma altına alınması ile belirlenecek yere sevki TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin sorumluluğundadır.

d) Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekibi, kazaya doğrudan veya dolaylı olarak karışan şirket personelinin kaza hakkında TCDD Kaza İnceleme Ekibi tarafından alınan yazılı ve sözlü bilgi ve görüşlerini kullanabilir, gerekli gördüğünde yeniden yazılı ve sözlü bilgi ve görüşlerine başvurabilir. Talep edilen bilgiler tamamen olayın gelişimi, sebeplerini açıklamaya yönelik olur.

e) Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekibi, kaza yerine ulaşım için ayrı bir onay alınmaksızın şirket dışı her türlü vasıta (uçak, taksi, otobüs) imkanlarını kullanabilir.

f) Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekibi, hazırlayacağı raporu KEY Daire Başkanına sunar.

(3) Kaza İnceleme Ekipleri, TCDD'nin altyapıyı tekrar eski haline getirmesi ve mümkün olan en kısa sürede demiryolu trafik hizmetine açılmasını sağlamak için, kaza yerindeki incelemelerini mümkün olan en kısa zamanda sonuçlandırır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Kaza İnceleme Raporları İle Kaza Öncülerinin Değerlendirilmesi

Kaza inceleme raporlarının değerlendirilmesi

MADDE 10 - (1) Kaza inceleme raporlarının değerlendirilmesi aşağıda belirtilmiştir:

a) Kaza İnceleme Raporları, EYS Müdürlüğü tarafından incelenip bu yönergeye uygunluk değerlendirmesi yapıldıktan sonra KEY Dairesi Başkanlığı'na gönderilir.

b) KEY Dairesi Başkanlığı, kaza inceleme raporlarının analizi çalışmalarını sırasında ihtiyaç duyulması halinde ilgili EYS Müdürlüğü aracılığıyla ilgili Kaza İnceleme Ekibinden ilave bilgi ve belgeler talep edebilir. Bu durumda talepler en geç 10 gün içerisinde karşılanır.

c) Kaza İnceleme Raporları, KEY Dairesi Başkanlığı/EYS Müdürlüğü tarafından ilgili Emniyet Kurulu gündemine alınır, tartışılır, gerekli önlemler ilgili birimlerce alınır. Benzer kazaların yaşanmaması için ilgili birimler tarafından, riskleri düşürmeye yönelik çalışmalar yürütülür. Emniyet Kurulları, kazalarda ve kaza öncülerinde derinlemesine analiz için araştırma komisyonu kurabilir. Komisyon raporu tamamlandıktan sonra Komisyon Başkanı tarafından KEY Dairesi Başkanlığına/ilgili EYS Müdürlüğüne gönderilir. Gönderilen komisyon raporu KEY Dairesi Başkanlığı/EYS Müdürlüğü tarafından ilgili Emniyet Kurulu gündemine alınır.

ç) KEY Dairesi Başkanlığı/EYS Müdürlükleri, kaza inceleme raporlarında ve EK-6 tabloda yer alan kaza bilgilerini değerlendirir ve istatistik çalışmalarını yaparak ilgili Emniyet Kuruluna sunar. Kaza sebepleri ile alınan tedbirleri içeren yıllık rapor, yıllık emniyet raporunda yer almak üzere KEY Dairesi Başkanlığınca düzenlenir.

d) Bu yönergenin 9 uncu maddesinin 1 inci fıkrasının c bendine göre bildirilen kaza kök nedenleri, ilgili EYS Müdürlüğü tarafından, ilgili birimlere ve KEY Dairesi Başkanlığına yazılı olarak bildirilir.

e) Bu yönergenin 9 uncu maddesinin 2 inci fıkrasının b) bendi ile 10 uncu maddesinin 1 inci fıkrasının ç) bendine göre bildirilen kaza kök nedenleri, KEY Dairesi Başkanlığı tarafından, önlem alınmak üzere ilgili Daire Başkanlıklarına Genel Müdür imzalı yazı ile bildirilir.

f) Kaza verileri teşekkülün emniyet seviyesi, emniyet hedeflerinin takibi ve gelecek yılların emniyet hedeflerinin belirlenmesinde kullanılır.

g) KEY Dairesi Başkanlığı, kaza inceleme raporlarını kazanın meydana gelmesinden itibaren en geç 12 ay içerisinde Bakanlığa gönderir.

BEŞİNCİ BÖLÜM **Çeşitli ve Son Hükümler**

Gizlilik

MADDE 11 – (1) Kazaların incelenmesine ilişkin bilgiler gizli tutulur, olduğu gibi yayımlanmaz. Sadece bu yönergede belirlenen kişi ve birimlere ihtiyaç duyulan bölümü verilir.

(2) Adli birimlerin yazılı olarak talep ettikleri bilgi ve belgeler, KEY Dairesi Başkanlığına bilgi verilmek suretiyle, TCDD Taşımacılık Koordinatörünün, Marmaray ve YHT İşletme Müdürlüklerinde İşletme Müdürünün izni ile verilir.

Tarafsızlık

MADDE 12 – (1) Kaza incelemesi, sadece kaza nedenlerinin belirlenmesi ve kazanın tekrarının önlenmesi amacı taşımakta olup, idari soruşturma niteliği taşımaz. İnceleme görevini yerine getirenler incelemelerini açıklık ve şeffaflık ilkelerini esas alarak adil, tarafsız, önyargısız ve doğru şekilde yaparak sonuçları tüm açıklığı ile raporlara yansıtırlar.

(2) Kişi veya birimleri korumaya yönelik gizlemeler ya da gerçeğe aykırı, eksik, yanlış, abartılı, kişi veya birimleri hedef alan dayanaksız, kasıtlı, suçlayıcı eklentiler yapılamaz.

(3) Kaza incelemesi yapanlara, hiçbir birim ya da kişi tarafından baskı veya yönlendirici telkinler yapılamaz, maddi ve/veya manevi zarara uğratılamaz.

(4) Kaza incelemesi yapan kişiler, incelemesini yaptıkları kazalar ile ilgili idari soruşturmada görev alamazlar.

(5) Aksine davrananlar hakkında disiplin hükümleri uygulanır.

Kaza/olay eğitimleri

MADDE 13 – (1) Tüm Kaza İnceleme Ekibi üyeleri, yılda en az bir kez kaza inceleme teknikleri, DDGM ve KAİK uygulamaları ve talepleri hakkında eğitim alırlar. Eğitim programı KEY Dairesi Başkanlığının talepleri doğrultusunda İnsan Kaynakları Dairesi Başkanlığı tarafından hazırlanır.

TCDD ve diğer şirketlerle ilişkiler

MADDE 14 – (1) TCDD birimlerinden ve kazaya karışan diğer demiryolu tren işletmecilerinden bilgi, belge, kayıt vb. istenmesi, delil niteliğindeki araç ve parçaların muhafazası ve laboratuvar analizleri, TCDD ve kazaya karışan diğer demiryolu tren işletmecilerine bilgi akışı vb. durumları TCDD ve diğer demiryolu tren işletmecileri ile karşılıklı yapılacak protokollerle sağlanır.

Yönergenin ekleri

MADDE 15 – (1) Bu yönergenin tüm eklerinde değişiklik yapmaya Genel Müdür yetkilidir.

Yürürlük

MADDE 16 – (1) Bu yönerge 04.12.2017 tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 17 – (1) Bu yönerge hükümlerini TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürü yürütür.

EK-1: Kaza ve Kaza Öncüleri Sınıfları Ve Kriterleri

I) Kaza ve kaza öncülerinin sınıflandırılması

A) Kaza:

1. Çarpışma
 - a. Trenin bir demiryolu aracı ile çarpışması
 - b. Gabaride bulunan bir engel ile çarpışması
 - i. Sabit nesnelere ile çarpışma
 - ii. Geçici olarak orada bulunan nesnelere ile çarpışma
2. Trenin raydan çıkması (deray)
3. Hemzemin geçit kazaları
4. Hareketli demiryolu aracı nedeniyle kişilerin maruz kaldığı kazalar
5. Demiryolu aracındaki yangın
6. Diğer (kazalar)

B) Kaza Öncüleri

1. Kırık ray
2. Hat burulmaları ve hattaki diğer bozulmalar
3. Yanlış taraf sinyal hatası
4. Dur bildirisine uymama
 - a. Tehlike noktasının geçildiği dur bildirisine uymama
 - b. Tehlike noktasının geçilmediği dur bildirisine uymama
5. Hizmetteki demiryolu aracındaki kırık teker
6. Hizmetteki demiryolu aracındaki kırık mil (aks)
7. Dizi ayrılması (cer kanca kopması / otomatik koşum takımı ayrılması)
8. Tren veya vagon kaçması
9. Doğa olayları
 - a. Sel
 - b. Heyelan
 - c. Deprem
 - ç. Hatta taş ve ağaç düşmesi
 - d. Çığ düşmesi
10. Makastan ters çıkma
11. Hatta araç girmesi düşmesi

Bir kazanın sınıflandırılması, olaya bir trenin veya başka bir demiryolu aracının karışmasına göre değişir. Sınıflandırma yapılırken aşağıdaki tablo dikkate alınmalıdır.

Bir tren karışmışsa	Başka bir demiryolu aracı karışmışsa
Deray	Diğer
Çarpışma	Diğer
Hemzemin geçit kazası	Hemzemin geçit kazası
Bir kişiye hareket halinde demiryolu aracının çarpması	Bir kişiye hareket halinde demiryolu aracının çarpması
Yangın	Yangın
Diğer	Diğer

II) Kaza ve kaza öncülerinin sınıflandırılmasında kullanılan kriterler

A) Kaza:

Maddi hasar, ölüm, yaralanma gibi zararlı sonuçları olan, istenmeyen, beklenmedik, ani ve kasıtsız bir olay veya olaylar zinciridir.

Bir olayın kaza olarak sınıflandırılması için;

İstenmeyen ve kasıtsız bir eylem veya durum sonucunda meydana gelmiş olması gerekmektedir. Vandalizm ve terör olayları bu nedenle kaza tanımı dışında kalmaktadır. İntihar olayları kaza sınıflandırması dışında kaydedilecektir.

Kazalar hareketli demiryolu araçları ile ilgilidir ve altı bölümde sınıflandırılacaktır:

1. Çarpışma

Gabari dâhilindeki bir engel ile çarpışma dâhil olmak üzere, trenin bir demiryolu aracıyla çarpışması, trenin bir bölümüyle başka bir trenin, demiryolu aracının bir bölümünün, manevra aracının kafa kafaya, arkadan veya yandan çarpışmasını ifade eder.

Deray ile sonuçlanan çarpışmalar “çarpışma” olarak kaydedilir. Manevra dizileri ile “trenlerin dâhil olmadığı” çarpışmalar, bakım onarım araçlarının çalışmaları esnasında meydana gelen çarpışmalar ve acil durum prosedürleri gereği meydana gelen çarpışmalar “diğer” olarak kaydedilir.

Hemzemin geçit kullanıcıları tarafından hemzemin geçit üzerinde düşürülen/bırakılan nesnelere ile olan çarpışmalar “hemzemin geçit kazası” olarak değerlendirilir.

a. Trenin bir demiryolu aracı ile çarpışması

Trenin bir bölümüyle başka bir trenin, demiryolu aracının bir bölümünün, manevra aracının kafa kafaya, arkadan veya yandan çarpışmasını ifade eder.

Manevra yapan bir diziyeye bir tren tarafından çarpılması “çarpışma” olarak kaydedilir.

Manevra araçları/bakım onarım araçları arasında olan çarpışmalar “diğer” olarak kaydedilir.

b. Gabaride bulunan bir engel ile çarpışması

Trenin bir bölümü ile hattın üzerinde veya yakınında bulunan sabit veya geçici olarak orada bulunan bir nesne arasındaki çarpışma anlamına gelir.

i. Sabit nesnelere ile çarpışma:

Hortuvarlar ve altyapı unsurlarının (peron, elektrifikasyon direkleri, sanat yapıları vb.) gabari dahilinde kalan bölümleridir.

ii. Geçici olarak orada bulunan nesnelere ile çarpışma:

Taşlar, heyelan kalıntıları, ağaçlar, demiryolu araçlarından kopan/düşen parçalar, düşmüş veya yanlış yerde bulunan yükler, hat bakım onarımında kullanılan araç, gereç ve makinelerdir. Hayvanlar da nesne olarak kabul edilir. Hemzemin geçit haricinde gabari dâhiline bırakılan bir araç veya nesne ile olan çarpışmalar “çarpışma” olarak kaydedilir

2. Trenin raydan çıkması (deray)

Bir trenin en az bir tekerleğinin ray üzerinden ayrıldığı herhangi bir durumdur. Deraydan sonra tekerleğin kendiliğinden yeniden raya kavuşması deraya dahildir.

Manevra araçlarının, bakım onarım makinelerinin (iş trenlerinin çalışma alanına seyri dışında) çalışma alanındaki işin ifası esnasında meydana gelen deraylar, acil durum prosedürleri gereği bilerek yapılan deraylar “diğer” olarak kaydedilir.

Trenler tarafından yapılan manevralar dışında kalan manevra faaliyetlerinde meydana gelen deraylar “diğer” altında gösterilecektir.

Atölye, depo ve ulusal ağ dışında kalan hatlarda meydana gelen deraylar “diğer” altında gösterilecektir. “Atölye, depo ve ulusal ağ dışında kalan hatların sınırları ulusal ağda yönetilen tren trafiğine dâhil olmak için izin alınmadan girilemeyecek son noktadır.”

3. Hemzemin geçit kazaları

Bir hemzemin geçit üzerinde bir demiryolu aracının dâhil olduğu hemzemin geçit kullanıcısı araç, bisikletli, yaya veya hemzemin geçit kullanıcıları tarafından hemzemin geçit üzerinde gabari dâhiline bırakılan veya düşürülen nesnelere karıştığı kazalardır.

Hemzemin geçit kazalarında kazaya müdahil olan demiryolu aracının tren olması şartı

aranmaz.

Hemzemin geçit üzerinde hemzemin geçit kullanıcılarının bıraktığı veya düşürdüğü nesnelere dışında kalan nesnelere ile olan kazalar “çarpışma” olarak kaydedilir. Çarpışma olarak kaydedilecek bu tür kazalarda müdahil olan aracın tren olmaması durumunda “diğer” olarak kaydedilecektir.

Hemzemin geçitlerde gözetim altında bulunan hayvanlara çarpılması durumunda “hemzemin geçit kazası” olarak kaydedilir.

Hemzemin geçit üzerinde hemzemin geçit kullanıcısı tarafından bırakılmayan/düşürülmeyen bir nesne ile, gözetim altında olmayan hayvanlar ile olan çarpışmalar (kazaya karışan aracın niteliğine göre) “çarpışma” veya “diğer” olarak kaydedilir.

4. Hareketli demiryolu aracı nedeniyle kişilerin maruz kaldığı kazalar

Bir ya da daha fazla kişiye bir demiryolu aracının, araca bağlı bir nesnenin veya araçtan düşen bir nesnenin çarpması sonucu oluşan kazalardır.

Trenlere inip binerken meydana gelen kazalar, demiryolu aracının içinde gevşek nesnelere şahsa çarpması veya kişinin araç içerisinde düşmesi, peronlar arası geçitleri kullanan kişilere araç çarpması, hemzemin geçit üzerinde duran bir trenden şahısların düşmesi, peron dışında duran trenler veya yanlış tarafa açılan kapılar nedeniyle şahısların uğradıkları kazalar demiryolu araçları şahıs kazaları olarak kaydedilir.

Trenin içerisinde seyahat ederken trenin hareketinden bağımsız olarak yaralanan veya ölen kişiler hariç tutulacaktır.

5. Demiryolu aracındaki yangın

Kalkış istasyonu ve varış noktası arasında veya yeniden teşkil işlemleri (kalkış istasyonu ile varış noktası arasında yapılan işlemler) sırasında, ara duraklarda veya varış noktasında durması da dahil olmak üzere, demiryolu aracında (yükler de dahil olmak üzere) ortaya çıkan yangınlar ve patlamalardır.

Demiryolu aracı dışında çıkmış bir yangın demiryolu aracına sıçraması durumunda dahil edilir.

Trenlerin hazırlandığı garlarda veya depolama alanlarında meydana gelen yangınlar hariçtir.

6. Diğer (kazalar)

Trenin bir demiryolu aracı ile çarpışması, gabaride bulunan engel ile çarpışma, trenin raydan çıkması, hemzemin geçit kazası, hareket halindeki demiryolu aracı sebebiyle kişilerin maruz kaldığı kazalar ve demiryolu aracındaki yangın tanımlamalarına girmeyen tüm kazalardır. Aşağıda belirtilen başlıklar altındaki kazalar bu bölümde değerlendirilir:

- Bakım onarım amacıyla kapatılan hatlardaki kazalar da dahil olmak üzere, manevra araçlarının veya bakım onarım aracı/makinelerinin çarpışmaları, derayları.
- Acil durum prosedürleri gereği bilerek yapılan çarpışma ve deraylar.
- Taşımacılık esnasında tehlikeli malın açığa çıkması.
- Tren geçişi sebebiyle fırlatılan nesnelere (balast, buz vb.).
- Hareket halindeki demiryolu aracı ile ilgili elektrik çarpılmaları (park halindeki araçların neden olduğu enerjiye kapılmalar hariç).

B) Kaza Öncüleri

Bir kazaya sebep olma potansiyeline sahip olaylardır.

1. Kırık ray

İki veya daha fazla parçaya ayrılmış rayı veya bir metal parçasının kopması ile yuvarlanma yüzeyi üzerinde, en az 50 mm uzunlukta ve en az 10 mm derinlikte boşluğa sebebiyet vermesi durumudur.

Raydaki çatlaklar, kaynaklardaki kusurlar ve cebirelerdeki montaj hataları, kusurları ile makas üzerinde bulunan dil, göbek ve kontur ray dahildir.

2. Hat burulmaları ve hattaki diğer bozulmalar

Hattın bütünlüğü veya geometrisi ile ilgili olan ve emniyetin sağlanması için hattın değiştirilmesini veya izin verilen hızın düşürülmesini gerektiren kusurlardır.

Hız düşürülmesi yapılan bir hatta birbirini takip eden kesimler arasında trenler normal seyrine dönemiyorsa tek kusur kabul edilir.

3. Yanlış taraf sinyal hatası

Sinyalizasyon sisteminde yaşanan (altyapı veya demiryolu aracına yönelik) herhangi bir arıza sebebiyle, verilen sinyalin daha emniyetsiz bir seviyede kalması ve böylece tehlikeli bir duruma sebebiyet verilmesi.

Yanlış taraf sinyal hatası, sinyalizasyon sistemine yönelik teknik arızaları ifade eder.

- Tehlike bildirim sinyali, yavaşlama sinyali, ileride dur sinyali olduğunu bildiren uyarı sinyali veya hız düşürülmesi sinyali yerine yeşil ışık gösterilmesi.
- Dur sinyali yerine dur sinyalinden daha az kısıtlayıcı bir sinyal gösterilmesi.
- İleride dur veya hız düşürülmesi olduğunu bildiren uyarı sinyalinin gösterilmemesi.
- Sinyalizasyon sisteminde makasın yanlış tespiti/algılanması.
- Tren koruma sistemi tarafından makinist kabinine olması gerekenden daha az kısıtlayıcı bir bilgi aktarılması.
- Aşağıdaki durumlar hariç tutulur
- Anlaşmada dur bildirisinden daha az kısıtlayıcı bir bilgiye sebebiyet vermeyen arızalar.
- İndirgenmiş modda işletim yapılırken meydana gelen arızalar.
- Hat devrelerinin çalışmaması (yaprak birikmesi/kirlenme sebebiyle)

4. Dur bildirisine uymama

Trenlerin sinyalle/işaretle, yazılı veya sözlü olarak kendilerine bildirilen durma noktasını geçmeleridir.

a. Tehlike noktasının geçildiği dur bildirisine uymama;

Trenin herhangi bir bölümünün, izin verilen hareketin ötesine geçmesi ve/veya tehlike noktasını da geçmesi durumunu ifade eder.

Tehlike noktası, trenin o noktayı geçmesi ile kaza (çarpışma, hemzemin geçit kazası, hareket halindeki demiryolu aracı nedeniyle kişilerin karıştığı kazalar veya deray) tehlikesi içerisinde olacağı noktadır.

Trenin tren tarifesinde belirtilen bir istasyonda durmaması, dur bildirisi içeren bir işaret almaması durumunda dahil değildir.

b. Tehlike noktasının geçilmediği dur bildirisine uymama;

Trenin herhangi bir bölümünün, izin verilen hareketin ötesine geçmesi durumunu ifade eder.

İzin verilmeyen hareket,

- Tehlike belirten hat kenarındaki renkli sinyalin veya samafurun veya ileri koruma sistemi devrede değilken verilen bir "DUR" emrinin,
- Tren koruma sisteminde tanımlanmış, emniyete ilişkin hareket yetkisinin bitişinin,
- Sözel veya yazılı emir ile bildirilen, kurallarda ifade edilen bir noktanın,
- Dur levhalarının veya elle verilen sinyallerin ihlalini ifade eder.

Herhangi bir çekiş ünitesine bağlı olmayan bir aracın veya bir trenin kaçarak yanlış sinyal geçişi yapma durumları ile yolcuların konforu için trenlerin nerede duracağını gösteren işaretlerin ihlalini içermez.

5. Hizmetteki demiryolu aracındaki kırık teker

Tekeri etkileyen ve kaza (deray, çarpışma) riski doğuran kırılmaları ifade eder.

Tekerleğin bütünlüğünü bozan ve işlevini yerine getirmesine engel olan, tekerleğin bütünlüğünden bir parçanın kopması veya tekerlekteki çatlaklardır.

Bakım programı dâhilinde bakım atölyelerinde yapılan kontrollerde tespit edilen kırık ve çatlaklar dâhil edilmeyecektir.

Kazaya neden olan kırıklar ve tren katarlarında yapılan muayenelerde tespit edilen kırık ve çatlaklar kaydedilecektir.

6. Hizmetteki demiryolu aracındaki kırık mil (aks)

Mili etkileyen ve kaza (deray, çarpışma) riski doğuran kırılmaları ifade eder. Milin bütünlüğünden bir parça kopması veya mildeki çatlaklardır.

Bakım programı dâhilinde bakım atölyelerinde yapılan kontrollerde tespit edilen kırık ve çatlaklar dâhil edilmeyecektir.

7. Dizi ayrılması (cer kanca kopması / otomatik koşum takımı ayrılması)

Trenlerin herhangi bir dış etkiye maruz kalmadan kontrol dışı bölünmelerini ifade eder. Trenlerin seyirleri ve duruş kalkışları esnasında meydana gelen bölünmeler kaydedilecektir.

Manevralar dahil değildir.

8. Tren veya vagon kaçması

Kontrolsüz bırakılan ya da makinistin kontrolünden çıkan bir tren veya demiryolu aracının başıboş şekilde hareket etmesidir.

9. Doğa olayları

Sel, heyelan, deprem, hatta taş ve ağaç düşmesi, çığ düşmesi vb. doğa kaynaklı olaylar sonrası hattın trafiğe kapalı kalması veya tren trafiğinde bir kısıtlamaya gidilmesi olaylarıdır.

Ana hatlar dışında olanlar dahil değildir.

Doğa olayları sonrası hat üzerinde taş, toprak, çığ vb. nesnelere ile çarpışma yaşanır çarpışma olarak kaydedilir.

10. Makastan ters çıkma

Trenlerin kendilerine tanzim edilmemiş makaslar üzerinden geçmeleri durumudur.

Dur bildirisine uymama sonrası meydana gelen makaslardan ters çıkmalar dur bildirisine uymama olarak kaydedilecektir.

Cer gücü olmayan veya aktif olmayan araçların makaslara giriş ve çıkış yönünden yaptıkları tüm ihlaller makastan ters çıkma olarak kaydedilecektir.

11. Hatta araç girmesi düşmesi

Demiryolu gabarisi içerisine hareketli bir karayolu aracının girmesi veya düşmesi durumlarını ifade eder.

Demiryolu hattı üzerine araç girmesi sonucu trenler ile bir çarpışma olduysa çarpışma olarak kaydedilir.

Hemzemin geçit üzerinde bir araç kalması bir çarpışma ile sonuçlanmadıysa hatta araç girmesi olarak kaydedilir.

Ana hatlar dışında olanlar dahil değildir

III) Kaza Öncüllerinin Kaydedilmesi

- a) Bu yönerge ile tanımlanan kaza öncüleri aşağıda sunulan tabloda gösterilen birimler tarafından kayıt altına alınır.
- b) Kaza öncülerinin kaydedildiği bir veri tabanı ilgili birimi tarafından oluşturulur. Oluşturulacak veri tabanında teknik bilgiler ve kaza öncüsü olayın meydana gelmesinde etkin olan faktörler yer alır.
- c) Kaza öncülerinin bildirilmesi için Ek-5 de yer alan kaza öncüleri bildirim formu kullanılır.

- ç) Her ayın sonunda o aya ait düzenlenen kaza öncüleri bildirim formu takip eden ayın ilk yarısında kayıt tutmaktan sorumlu birim tarafından ilgili KEY birimlerine gönderilir.

Kaza öncüsü	Kayıt tutacak birim
Kırık ray	TCDD
Hat burulmaları ve hattaki diğer bozulmalar	
Doğa olayları	
Sel, heyelan, deprem, hatta ağaç taş düşmesi, çığ düşmesi	
Yanlış taraf sinyal hatası	Trenin işleticisi birim
Dur bildirisine uymama -Tehlike noktasının geçildiği dur bildirisine uymama -Tehlike noktasının geçilmediği dur bildirisine uymama	
Hatta araç girmesi, düşmesi	TCDD
Dizi ayrılması (cer kanca kopması-otomatik koşum takımı ayrılması)	Trenin işleticisi birim
Tren veya vagon kaçması	TCDD /Trenin işleticisi birim
Hizmetteki demiryolu aracındaki kırık teker	Araç Bakım birimleri
Hizmetteki demiryolu aracındaki kırık mil (aks)	

IV) Kazaların sonuçları ve kazada rol alan aktörlerin tanımları

a. Ciddi kaza: Tren çarpışması, trenin yoldan çıkması veya benzeri bir olay neticesinde en az bir kişinin ölümü yada beş veya daha fazla kişinin ağır yaralanması ile sonuçlanan yada araçlarda, yolda, diğer tesislerde ve/veya çevrede inceleme sonucu en az altı milyon TL ağır hasara yol açan kazaları, emniyet yönetimini yada emniyet kurallarını açıkça etkileyen benzer kazaları ifade eder.

b. Önemli kaza: Hareket eden en az bir demiryolu aracının karıştığı, en az bir kişinin öldüğü veya ağır şekilde yaralandığı kazalardır. Araçta, hatta, yapılarda veya çevrede önemli hasara yada trafikte kapsamlı aksamalara sebebiyet veren kazalardır. Atölye, depo ve antrepolarda olan kazalar hariçtir.

c. Ölüm (ölen kişi): İntihar haricinde, bir kaza sebebiyle hemen veya kaza sonrası 30 gün içerisinde ölen kişi anlamına gelir.

d. Yaralanma (ağır yaralanan kişi): İntihar girişimleri haricinde, bir kaza sebebiyle 24 saatten fazla hastanede kalan kişileri ifade eder.

e. İntihar: Bir kişinin, kendine bilerek zarar vererek ölümüne sebebiyet vermesi anlamına gelir.

Yukarıda sayılanların bulunmadığı durumlarda;

- İntihar notu,
- Bir haber kaynağına açıkça intihar etme niyetinin olduğunu bildirmesi,
- İntihar etme niyeti olduğunu gösteren davranışlar,
- Geçmişte intihar girişimleri,
- Uzun süreli depresyon,
- Dengesizlikler, sinir krizleri gibi, kanıt olarak sayılabilir.

İntiharlar veya intihar girişimleri, intihar etme amacı olmayan kişilerin ölümüne/yaralanmasına sebebiyet vermişse, kazaya karışan kişinin kategorisine göre kazalar bölümünde bildirilir.

Bir olaya intihar denilebilmesi için savcı, adli tabip, polis memuru gibi

işletmecilerden bağımsız bir yetkili tarafından tespit edilmesi gerekir.

Bir hemzemin geçit kullanıcısı intihar amacıyla aracıyla hemzemin geçit kazasına neden olursa, araç kullanıcısının ölümü intihar olarak kaydedilir, araçta bulunan diğer kişilerin ölümleri cinayet olarak değerlendirilir.

f. İntihar girişimi: Bir kişinin kendine bilerek zarar vermesi sonucu ağır yaralanması vakası olarak tanımlanır.

g. Önemli hasar: En az 600.000 TL değerindeki hasarlardır. Eğer kaza sadece fiziksel hasara sebebiyet vermişse, hasarın tahmini değeri sadece hareket halindeki demiryolu aracının sebep olduğu unsurlar dikkate alınarak belirlenmelidir. (Örneğin bir trenin bir heyelan bölgesinden geçerken teressubata çarparak yolun ve trenin hasara uğraması halinde tren ve yolda oluşan hasarlar dikkate alınır, heyelanın kaldırılması, ıslah edilme maliyetleri dikkate alınmaz.)

h. Trafikte kapsamlı aksamalar: Anahat tren hizmetlerinin 6 saat ve daha fazla sürece durdurulmasını gerektiren durumlar.

Bir anahat kesiminin normal operasyonlara, trenler alternatif rotalar üzerinden yönlendirilse bile, 6 saatten fazla kapatılması anlamına gelir.

Hat üzerinde kurtarma veya hattı yeniden açma amacıyla araç işletilmesi bu 6 saatlik süreyi etkilemez. Eğer çoklu hattın sadece bir hattı kapatılmış ve tren hizmetleri diğer hatlar üzerinden verilebiliyorsa, trafikte kapsamlı aksamalara dahil edilmez.

Kaza harici sebeplerle trafiğin durdurulması bu kapsamda değerlendirilmez.

i. Tren: Belirli bir numara veya verilen özel bir isim altında çalışan, sabit bir giriş noktasından sabit bir varış noktasına hareket eden bir veya daha fazla lokomotif, oto ile çekilen bir veya daha fazla demiryolu aracı, tek başına hareket eden bir raybüs, ünite, set vb. anlamına gelmektedir.

Tek olarak hareket eden lokomotifler, lastik tekerlekli demiryolu araçları, hat üzeri bakım onarım araçları da yukarıdaki gereklilikleri sağlıyorsa tren kabul edilirler.

j. Hemzemin geçitler: Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik'te tanımlanan hemzemin geçitleri ifade eder.

k. Yolcu: Tren mürettebatı dışında, demiryolunda seyahat eden kişi anlamına gelir. Hareket halindeki trene binmeye inmeye çalışan kişiler dahildir.

Hareket halinde bir trenden atlayarak ölen bir yolcu, bunu intihar etmek amacıyla yapmışsa intihar olarak kaydedilir.

İstasyondaki hatlar arasından geçerken kazaya karışan kişiler, eğer orada bulunmaya izinleri varsa "diğer kişiler" olarak, izinleri yoksa "izinsiz giren kişiler" olarak kaydedilir.

Aşağıdaki durumlar da yolcu olarak kaydedilir:

1.Hareketsiz bir durumdaki bir trene binerken veya inerken trenle peron arasına düşen kişiler ve trenin bu durumdan habersiz bir şekilde hareket etmesi.

2.Çalışanlar haricinde izinsiz olarak makinist kabininde bulunan kişiler.

l. Personel veya yüklenici: Yüklenici personeli, bireysel sözleşmeli çalışan kişiler, tren personeli ve demiryolu araçlarından ve alt yapı tesislerinden sorumlu kişiler dahil olmak üzere, bir işletmeci ile iş bakımından bağlantılı olan ve kaza anında işte bulunan kişileri ifade eder, çalışan olarak değerlendirilir.

Alt yükleniciler de yüklenici olarak kabul edilir.

m. Hemzemin geçit kullanıcısı: Yayalar da dahil olmak üzere herhangi bir ulaşım aracı ile veya yürüyerek hemzemin geçit üzerinden demiryolu hattını geçen tüm kişileri ifade eder.

Puset iten/çeken kişiler, pusetin içindeki kişiler, tekerlekli sandalye veya motorsuz herhangi bir kk araç içinde veya üzerinde olan kişiler de “yaya” olarak tanımlanır.

n. İzensiz giren kişiler: Hemzemin geçit kullanıcıları haricinde, demiryolu bölgesine girişi yasak olan tüm kişileri ifade eder.

Bu tanım çalışanlar dışında, peronlarda ve peron dışında bulunması yasak olan ve demiryolu hattına girerek kazaya uğrayan kişileri kapsar. Trenlere asılarak seyahat eden kişiler dahildir.

o. Peronda bulunan diğer kişiler: “Yolcu”, “personel veya yüklenici”, “hemzemin geçit kullanıcısı” veya “izensiz giren” tanımlamalarına girmeyen aşağıdaki durumlardaki kişileri ifade eder.

1.Peron üzerinde duruyorken, açık bir tren kapısının, tren gabarisi haricindeki bir nesne veya trenden düşen bir nesnenin çarpmasına maruz kalan kişiler

2.Perondan düşüp trenin çarptığı kişiler (Tren arpmaksızın yaralanmalar hariç).

3.Çalışanlar dışında peronlar arası hatları geçmeye izni olan ama bu esnada trenin çarptığı kişiler

p. Peronda bulunmayan diğer kişi (Peron haricindeki yerlerde bulunan): “Yolcu”, “personel veya yüklenici”, “hemzemin geçit kullanıcısı”, “izensiz giren”, “peronda bulunan diğer kişi” tanımlarına girmeyen kişileri ifade eder.

1.Taşıtı ile demiryolu hattına girerek (hemzemin geçit harici) tren çarpmasına maruz kalan kişiler.

2.Demiryolu bölgesinin dışındayken, raydan çıkan bir trenin veya trenden düşen bir nesnenin çarpmasına maruz kalan kişiler.

3.Çalışanların dışında peronlar arası hatları geçmeye izni olmayan ama bu esnada trenin çarptığı kişiler.

q. Tehlikeli mallar: RID (Tehlikeli Malların Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik) tarafından taşınması yasaklanan veya sadece belli şartlarda izin verilen maddeleri veya nesneleri ifade eder.

EK-2: TCDD Taşımacılık A.Ş. Kaza İnceleme Bölgeleri

Şirket Merkezi	Kaza İnceleme Ekibi	Sorumluluk Bölgeleri
Genel Müdürlük	Genel Müdürlük Kaza İnceleme Ekibi	Tüm TCDD Ulusal Demiryolu Ağı
İstanbul	Halkalı	Halkalı (Dahil) - Muratlı (Hariç)
	Alpullu	Muratlı (Dâhil) - Uzunköprü + (Pityon - Hudut)
		Pehlivan köyü - Kapıkule + (Hudut)
		Mandıra - Kırklareli
		Muratlı - Tekirdağ
	Haydarpaşa	Haydarpaşa Gar Sahası, Haydarpaşa - Gebze (Dâhil) Konvansiyonel Hatlar (Marmaray Hariç)
	Köseköy	Gebze (Dahil) - Arifiye (Dâhil)
Arifiye - Adapazarı		
Bilecik	Arifiye (Hariç) - Karagözler (Dâhil)	

Marmaray İşletme Müdürlüğü	Marmaray	Halkalı (Dâhil) - Gebze (Dâhil)
		Yedikule-Sirkeci Yüzeysel Hat

Ankara	Eskişehir	Karagözler (Hariç) - Eskişehir - Polatlı (Dâhil)
		Alayunt (Hariç) - Enveriye ve müselles yolları (Dâhil)
		(0+000-913 ile Km 1+600'den itibaren 2DA sinyali hariç)
	Ankara	Polatlı (Hariç) - Ankara - Irmak (Hariç)
		Sincan - Sincan OSB Sanayi Hattı
	Irmak	Irmak (Dâhil) - Kalecik (Dâhil)
		Irmak - Çerikli (Dâhil)
	Çankırı	Kalecik (Dâhil) – Çerkeş (Dâhil)
	Karabük	Çerkeş (Hariç) – Gökçeşey (Dâhil)
	Çatalağzı	Gökçeşey (Hariç) - Zonguldak
	Yerköy	Çerikli (Hariç) – Yenifakılı (Dâhil)
Kayseri	Yenifakılı (Hariç) - Kayseri - Hanlı (Hariç)	
	(Kayseri Kuzey Geçiş Dâhil)	
	Boğazköprü – Niğde (Hariç)	

İzmir	Alsancak	Alsancak - Torbalı (Dâhil)
		Torbalı - Ödemiş
		Çatal - Tire
	Halkapınar	Basmane - Alaşehir (Hariç)
		Manisa - Akhisar (Dâhil)
		Menemen - Aliğa
	Balıkesir (Gökköy)	Akhisar (Hariç) - Susurluk (Hariç)
		Balıkesir (Dâhil) - Dursunbey (Dâhil)
	Bandırma	Susurluk (Dâhil) - Bandırma
	Denizli	Torbalı (Hariç) - Aydın - Dazkırı (Hariç)
Goncalı - Denizli		
Ortaklar - Söke		
Uşak	Alaşehir (Dâhil) - Dumlupınar (Hariç)	

Sivas	Sivas	Hanlı (Dâhil) - Sivas - Çetinkaya (Dâhil)
		Hanlı (Dâhil)- Bostankaya
		Tecer - Yenikangal
		Kalın - Zile (Hariç)
	Divriği	Çetinkaya (Hariç) - İliç (Dâhil)
	Erzincan	İliç (Hariç) - Aşkale (Hariç)
	Erzurum	Aşkale (Dâhil) - Sarıkamış (Hariç)
	Kars	Sarıkamış (Dâhil) - Kars - Hudut
	Samsun	Zile (Dâhil) - Samsun
		Samsun - Azot
Samsun - Çarşamba		

Malatya	Malatya	Çetinkaya (Hariç) - Malatya (Müselles Dâhil)
		Malatya - Narlı (Hariç)
		Malatya - Baskil (Hariç)
	Elazığ	Baskil (Dahil) - Elazığ (Dahil)
		Elazığ - Kale (Dahil), Yolçatı (Dahil) - Maden (Hariç)
	Tatvan	Kale (Hariç) - Tatvan İskele
	Van	Van İskele - Kapıköy (Hudut)
Diyarbakır	Maden (Dahil) - Kurtalan	

Adana	Adana	Yenice (Dahil) - Fevzipaşa (Hariç) - Ulukışla (Dahil)
	İskenderun	Toprakkale (Hariç) - İskenderun
	Gaziantep	Narlı (Dahil), Fevzipaşa (Dahil) - Meydan-1 Ekbez (Hudut)
		Köprüağzı - Kahramanmaraş
		Karkamış
		Çobanbey (Hudut) - Nusaybin (Hudut)
	Mersin	Şenyurt - Mardin
Mersin	Mersin – Yenice (Hariç)	
Konya	Akşehir (Hariç) - Ereğli (Dahil) – Ulukışla (Hariç), Niğde (Hariç)	

Afyonkarahisar	Afyon	Alayunt (Hariç) – Akşehir (Dâhil)
		Afyonkarahisar - Dumlupınar (Dâhil)
		Afyonkarahisar - Sandıklı (Dâhil)
	Tavşanlı	Dursunbey (Hariç) – Alayunt (Dâhil)
		Tavşanlı - Tunçbilek
		Kütahya - Azot
	Burdur	Sandıklı (Hariç) - Karakuyu - Dazkırı (Dâhil)
		Sütlaç - Çivril
		Karakuyu - Eğirdir
		Gümüşgün - Burdur
		Bozanönü - Isparta

YHT İşletme Müdürlüğü	YHT Konya	Polatlı (Müselles Hariç) - Konya YHT
	YHT Ankara	Ankara Doğu Giriş Sinyali - Sincan Konvansiyonel Hat
		Batı Giriş Sinyali
		Sincan (Dâhil) - Polatlı (Müselles Dâhil)
	YHT Eskişehir	Polatlı (Müselles Hariç) - Alifuatpaşa
(YHT Km 147+320 makas dâhil)		

EK-3: Kaza İnceleme Raporu

(Kapak)

KAZA İNCELEME RAPORU

KAZA ADI (Büyük Harflerle)

Kazaya Karışan İşletmeciler :

Rapor hazırlama tarihi :

Kaza İncelemesinde Görev Alanlar : Kaza incelemesi yapan Kaza İnceleme Ekibi isim ve unvanları

Kaza yerine ilişkin bir fotoğraf

Kaza Türü:	
Tarih:	
Saat:	
İstasyon/istasyon arası:	
Hat:	
Kilometresi:	

KAZA İNCELEME RAPORUNUN BAŞLICA İÇERİKLERİ

Kaza inceleme raporunun başlıca içerikleri aşağıda verilmiştir:

1. **Özet** (Yönetici özeti şeklindedir. Özet, kazanın ne zaman ve nerede olduğu ve sonuçları ile ilgili kısa bir tanım içerir. İnceleme sonucu elde edilen kazanın doğrudan nedenlerini olduğu kadar yardımcı faktörlerini ve kazanın temelinde yatan nedenlerini belirtir. Sonunda öneriler belirtilerek ilgililere, sistem ve organizasyondaki zafiyetlerin giderilmesine ışık tutulur.)
 - 1.1. Kazanın kısa tanımı
 - 1.2. Kazaya karışan taraflar
 - 1.3. Sonuçları (ölüm, ağır yaralanma, maddi kayıp)
 - 1.4. Nedenleri (kazaya neden olan temel sebepler)
2. **Genel Esaslar**
 - 2.1. Kazanın incelenmesine dair yasal dayanak (DDGM, KAİK, TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. düzenlemelerine atıfta bulunulur) Bir inceleme oluşturulması kararı, inceleme ekibinin oluşturulması ve incelemenin yürütülmesi,
 - 2.2. Kaza incelemesinin amacı
 - 2.3. Kazaya karışan taraflar
3. **Kaza ile ilgili bulgular**
 - 3.1. Kaza yerinin plan/harita üzerinde gösterimi
 - 3.1.1. Kazanın kesin tarihi, saati ve yeri,
 - 3.1.2. Kaza yeri trafik işletim sistemi
 - 3.1.3. Kaza yeri alt yapı sistem bileşenleri (hat türleri, makaslar, sinyal tipi ve yerleri, tren koruması vb.)
 - 3.1.4. Kaza yeri altyapı sistem bileşenleri ölçümleri (kaza sonrası ölçümler ile karşılaştırmalı)
 - 3.2. Kazaya karışan araçlar
 - 3.2.1. Kazaya karışan araçların tanımlama bilgileri (numara-model, iletişim teçhizatı, otomatik veri kayıt cihazlarına kayıt yapma dâhil olmak üzere sinyalizasyon ve kumanda kontrol sistemi)
 - 3.2.2. Kazaya karışan araçların bakım prosedürleri
 - 3.2.3. Kazaya karışan araçların teknik ölçümleri (kaza sonrası ölçümler ile karşılaştırmalı sonuçlar)
 - 3.2.4. Kazaya karışan araçların hızı (Otomatik veri kayıt cihazlarına kayıt yaptırma dâhil olmak üzere).
4. **Harici koşullar:** Hava şartları ve coğrafi referanslar
5. **Kaza yeri acil durum, bakım ve işletim prosedürleri**
 - 5.1. Kaza yerinde veya civarında yürütülen çalışmalar,
 - 5.2. İletişim araçları, Kayıtlardan alınan belgeler dâhil olmak üzere, kaza ile ilgili sözlü mesaj alış veriş
 - 5.3. Alt yapı bakım prosedürleri (Konu ile ilgili uygulanan kurallar ve düzenlemeler, çalışma kuralları, yerel direktifler, personel gerekleri, bakım talimatları ve uygulanan standartlar gibi diğer kurallar)
 - 5.4. Trafik işletim sistemi prosedürleri (Trafik kontrolü ve sinyalizasyon için personelin aldığı tedbirler)
 - 5.5. Acil durum prosedürleri (Demiryolu acil durum planınının, kamu veya özel kurtarma hizmetleri, polis ve tıbbi hizmetlerin ve bunlarla ilgili kaza zincirlerinin harekete geçirilmesine dair süreçlerin kayıtları, kaza mahallinin muhafazası ve korunması için alınan tedbirler)

6. Emniyet yönetim sistemi (EYS):

- 6.1. Organizasyon yapısı ve emirlerin ne şekilde verildiği ve yerine getirildiği,
- 6.2. Personel yeterlilik, unvan ve görevleri, icra şekilleri,
- 6.3. İç kontrol ve denetimlerin döngüleri ve bunların sonuçları,
- 6.4. Altyapı ile ilgili farklı oyuncular arasındaki arabirim (arayüz ilişkisi)

7. Kazaya karışan kişiler (Kazaya karışan kişilerin yeterlilikleri değerlendirilir. Kişilerin çalışma saatleri, iş yükleri bu bölümde değerlendirilir.)

7.1. Personel (yüklenici çalışanları dahil)

- 7.1.1. Sağlık yeterlilikleri
- 7.1.2. Eğitim yeterlilikleri
- 7.1.3. İlgili personele uygulanan çalışma süresi,
- 7.1.4. Fiziksel veya psikolojik stresin varlığı da dâhil olmak üzere, tıbbi ve kişisel koşulların kaza üzerindeki etkisi,

7.2. Kazazedeler (kazanın gelişiminde rol alanlar için)

7.3. Diğer görgü tanıkları

8. Kazanın oluşumu (Kazanın gelişimi anında yaşananlar, normal uygulamada yaşanması gerekenler ve ikisi arasındaki sapmalar belirlenir. Tanıkların ifadelerinin özetleri bu bölümde yer alır.)

- 8.1. Kaza anında olayların seyri
- 8.2. Kaza anında olayların olması gereken normal seyri
- 8.3. Kaza anı olayların seyri ile olması gereken normal seyri arasındaki sapmalar
- 8.4. Tanıkların ifadelerinin özeti

9. Kaza sonrası tespit edilen kayıplar

- 9.1. Ölümler (personel, yolcular, üçüncü şahıslar, yükleniciler dâhil)
- 9.2. Yaralanmalar (personel, yolcular, üçüncü şahıslar, yükleniciler dâhil)
- 9.3. Maddi kayıplar (Yük, bagaj ve diğer eşya, demiryolu taşıtları, altyapı ve çevre zararlarının tanımı)

10. Kaza nedenlerine ilişkin öncelik sırasına göre yapılan tespitler (Kazaya neden olan faktörler detaylı bir şekilde anlatılır.)

- 10.1. Kazaya karışan şahıslar tarafından yapılan eylemler veya trenin ya da teknik donanımlarının koşulları ile ilgili yardımcı etmenler de dâhil olmak üzere (İnsan-makine-ara yüzü üzerinde teçhizat tasarımının etkisi) kazanın ikincil ve kök nedenleri.
- 10.2. Yeterlilikler, prosedürler ve bakım ile ilgili temelde yatan nedenler,
- 10.3. Düzenleyici çerçevenin koşulları ve emniyet yönetim sisteminin uygulanması ile ilgili temel nedenler,
- 10.4. İlave gözlemler (Nedenlerin sonuçlarına bağlı olmaksızın, inceleme sırasında bulunan eksiklik ve hatalar).
- 10.5. Benzer nitelikteki önceki kazalar.

11. Kaza sonrası alınan tedbirler (Kaza sonrası alınan ilk tedbirlere ait kayıtlar: Hız sınırlamaları, işletim sisteminde yapılan değişiklikler, personel eğitimlerinde yapılan değişiklikler vb.)

12. Tavsiyeler (Benzer kazaların yaşanmaması için alınacak teknik, organizasyon ve insan bileşenlerine dair iyileştirme önerileri yer alır. Tavsiyeler oluşturulurken; teknolojinin güncel durumu, fayda maliyet analizinden elde edilecek çıktılar, işletmenin ekonomik ve insan kaynaklarının güncel durumu dikkate alınacaktır.)

EK-4: KAZA İNCELEME FORMU

1-Kazaya ait bilgiler

Kaza tarih :

Saat:

Kazaya Karışan Tren Numaraları :

Kazanın sınıflandırılması

KAZA İNTİHAR İNTİHAR GİRİŞİMİ

Çarpışma

Trenin bir demiryolu aracı ile çarpışması

Gabaride bulunan bir engel ile çarpışma

Sabit nesnelere ile çarpışma

Geçici olarak orada bulunan nesnelere ile çarpışma

Trenin raydan çıkması

Hemzemin geçit kazaları

Hareketli demiryolu aracı nedeniyle kişilerin maruz kaldığı kazalar

Demiryolu aracındaki yangın

Diğer Kazalar

TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TREN

Tehlikeli maddenin açığa çıktığı kazalar

Tehlikeli maddenin açığa çıkmadığı kazalar

Kazaya karışan tren türü ve numarası

YOLCU TRENİ

YÜK TRENİ

HİZMET TRENİ

ÖZEL TREN

Tren No:.....

Tren No:.....

Tren No:.....

Tren No:.....

Banliyö Trenleri

Bölgesel Ekspresler

Ekspresler

Karma Trenler

Mavi Trenler

Normal Yolcu Trenleri

Ray Otobüsü

Süper Ekspresler

YHT

Blok Yük

Bölgesel Hızlı Yük

Ekspres Yük

Yavaş Yük

Tek Lokomotifler

İmdat Lok. ve Tren

İş Tren –Mak. Karkürer

Oto Drezin

Motorlu Drezin

Özel Yolcu Trenleri

Özel Yük Trenleri

Kazaya karışan araç türü

DİZİLER

- DE -14000
- DE -22000
- DE -23000
- DE -32000
- DE -64000
- DHT -65000
- DHT -80000
- DMT -15000
- DMT -30000
- DMT -55000
- DMT -5600
- DMT -5700

LOKOLAR

- Buharlı
- LDE -11000
- LDE -18100
- LDE -22000
- LDE -24000
- LDE -33000
- LDE -36000
- LDH -12500
- LDH -33100
- LDH -3600
- LDH -7000
- LDH -9500
- LEL -43000
- LEL -68000

VAGONLAR

Yük Vagonları

- E - tipi
- F - tipi
- G - tipi
- H - tipi
- I - tipi
- K - tipi
- L - tipi
- O - tipi
- R - tipi
- S - tipi
- T - tipi.
- U - tipi
- Z - tipi

Yolcu Vagonları

- A-Kompartımanlı Vg.
- B-Kompartımanlı Vg.
- AC,BC Kuşetli Vg.
- Banliyö Vg
- DD Oto Kuşetli Vg
- WL-Yataklı Vg.
- WR-VSPR Yemek.Vg
- VS Pulman Vg.

İdari Vagonlar

- Jeneratör Vg
- İdari Balast Vg.
- Emniyet Furgon
- İdari Liman Vg.
- Yolcu Furgon
- İdari Muhtelif Vg.
- Yük Furgon
- İdari Ray Kaynak Vg.
- Kargo Vg.
- İdari Su, Sarnıç Vg.
- Salon Tipi Yolcu Vg.
- İdari Diğer Vg.

BAKIM ARAÇLARI

Yol Bakım ve Müdahale Araçları

- Yol İş Makineleri
- Yol Yapım-Bakım Makineleri
- Küçük Yol Makineleri
- Katener Bakım Otosu
- Oto Drezin
- Acil Müdahale ve kurtarma araçları

ÖZEL LOKO/VAGONLAR

2.Kaza yeri bilgileri

İl/ilçe : Bölgesi :
Hattı : TCDD KKY numarası ve adı

Hat Kesimi İstasyon Sayding Durak İltisak Hattı

Hat kesimi : TCDD KKY numarası ve adı

İstasyon : TCDD KKY numarası ve adı

Sayding : TCDD KKY numarası ve adı

Durak : TCDD KKY numarası ve adı

İltisak Hattı : TCDD KKY numarası ve adı

Başlangıç km :+.....

Bitiş km:+.....

Hat sayısı :.....

Kaza : Hat1 Hat2 Hat3 Hat4

Hemzemin Geçit no : TCDD KKY no
 Sinyal Numarası : TCDD KKY no
 Köprü/Viyadük no : TCDD KKY no
 Tünel no : TCDD KKY no

Hemzemin Geçit km :+.....
Sinyal Km :+.....
Köprü/Viyadük km :+.....
Tünel km :+.....

Kasa/olay ist.yol no : TCDD KKY no
Kaza/olay peron no : TCDD KKY no
Kaza/olay makas no : TCDD KKY no

Basit makas Çapraz makas Toplu makas Motorlu makas

Hattın eğimi: %0,.....

Kaza yerinde izin verilen maksimum hız:.....km/h

Kazaya neden olan trenin hızı :.....km/h

Elektrifikasyon: Var Yok

Trafik İşletim Sistemi: TMI CTC ERTMS 1 ERTMS2 CBTC Diğer

Trafik Kumanda Merkezi:.....

Kaza yeri iletişim imkanları

Trafik işletim sistemine ait telefon ve prizler Var Yok
 100 m mesafe
 500 m mesafe
 500 m daha fazla

Telsiz iletişimi Var Yok

Mobil veya kablolu telefon iletişimi Var Yok
Kaza yeri işletim sistemi arayüzü Var Yok
Kaza yeri özel işletim prosedürü Var Yok
Kaza/ yerine karayolu ulaşımı Var Yok
 100 m mesafe
 500 m mesafe
 500 m daha fazla

3. Kaza anı çevre koşulları

Işık koşulları: Gün ışığı Alaca karanlık Karanlık

Görüş koşulları:

- Açık görüş Kısıtlı görüş
 Demiryolu aracının camlarından kaynaklı görüş kısıtlaması
 Karayolu aracının camlarından kaynaklı görüş kısıtlaması
 Karşıdan gelen güneş ışığı veya yapay ışık
 Ağaç-bina-coğrafi koşullar nedeniyle görüş engeli
 Hava durumu nedeniyle görüşe engel durumlar

Aydınlatma koşulları:

- Tren Projektör İstasyon aydınlatması Peron aydınlatması
 H.Geçit aydınlatması Şehir aydınlatması Çalışma alanı aydınlatması

Hava koşulları:

- Sıcak havaderece Soğuk havaderece
 Şimşek Yağmur Sis
 Dolu Kar Fırtına

4. Araçlara Ait Kaza İnceleme Bilgileri

4.1 Kazaya karışan lokomotif bilgileri

Kaza tarihi:.....Kaza yeri ve km:.....

Tren Numarası:.....Lokomotif Numaras:.....

Kazaya karışan lokomotifin personel bilgileri

Adı Soyadı (1):..... Adı Soyadı(2):.....

Görev başlangıç saati:..... Görev süresi:.....

Bröve durumu:.....

Adı Soyadı(3):..... Adı Soyadı(4):.....

Görev başlangıç saati:..... Görev süresi:.....

Bröve durumu:.....

Lokomotifin km bant-saatinin durumu ve trenin olay anındaki hızı

Km bant-saati Var Yok
 Çalışıyor
 Çalışmıyor

Olay anındaki hız:.....km/h

Emniyet sistemlerinin (ATS, ATP, CESIS, JRU, Totman vb) çalışıp çalışmadığı

ATS	<input type="checkbox"/> Çalışıyor	<input type="checkbox"/> Çalışmıyor
ATP	<input type="checkbox"/> Çalışıyor	<input type="checkbox"/> Çalışmıyor
Cesis	<input type="checkbox"/> Çalışıyor	<input type="checkbox"/> Çalışmıyor
JRU	<input type="checkbox"/> Çalışıyor	<input type="checkbox"/> Çalışmıyor
Totman Sistemi	<input type="checkbox"/> Çalışıyor	<input type="checkbox"/> Çalışmıyor
Diğer.....	<input type="checkbox"/> Çalışıyor	<input type="checkbox"/> Çalışmıyor
Diğer.....	<input type="checkbox"/> Çalışıyor	<input type="checkbox"/> Çalışmıyor

Lokomotifin kumanda masasındaki genel durum açıklaması

Telsiz Faal Faal değil

Faal ise hangi kanalda

.....

Makinist Musluğu Faal Faal değil

Modrabl-dinamik fren durumu Faal Faal değil

Kırılan araç ve gereçler Var Yok

Var ise

.....

.....

Araç Bakım Atölye Müdürü

Adı Soyadı:.....

Tarih:

İmza:

Not: Kazaya karışan her tren lokomotifi/demiryolu aracı için ayrı bir form doldurulacaktır.

4.2 Kazaya karışan araçların ekipman ve hasar durumu

Kazaya neden olan lokomotif/vagona/tren setine ait bilgiler

Lokomotif

Vagon

Tren seti

Numarası:..... Revizyon yeri/tarihi:.....

İmal yılı:..... ULM yeri/tarihi:.....

Araç sahibi:..... Boji tipi:.....

Dizideki yeri:.....

Apletlik durumu

Var

Yok

Apletlik var ise;

Tekerlek	Derinlik.....	Boy.....
Tekerlek	Derinlik.....	Boy.....
Tekerlek	Derinlik.....	Boy.....
Tekerlek	Derinlik.....	Boy.....

Tekerleklerde çapaklama durumu

Var

Yok

Çapaklama var ise;

1.Dingil (sağ – sol)	Yükseklik.....	Boy.....
2.Dingil (sağ – sol)	Yükseklik.....	Boy.....
3.Dingil (sağ – sol)	Yükseklik.....	Boy.....
4.Dingil (sağ – sol)	Yükseklik.....	Boy.....
5.Dingil (sağ – sol)	Yükseklik.....	Boy.....
6.Dingil (sağ – sol)	Yükseklik.....	Boy.....

Bir dingilin iki tekerleği arasındaki mesafe (mm)

1.Dingil..... 2.Dingil.....

3.Dingil..... 4.Dingil.....

5.Dingil..... 6.Dingil.....

Tekerlek çapları (mm)

1.Dingil (sağ – sol) 2.Dingil (sağ – sol)

3.Dingil (sağ – sol) 4.Dingil (sağ – sol)

5.Dingil (sağ – sol) 6.Dingil (sağ – sol)

Tekerlek boden ölçüleri (mm)

1.Dingil (sağ – sol) Yükseklik..... Kalınlık.....

2.Dingil (sağ – sol) Yükseklik..... Kalınlık.....

3.Dingil (sağ – sol) Yükseklik..... Kalınlık.....

4.Dingil (sağ – sol) Yükseklik..... Kalınlık.....

5.Dingil (sağ – sol) Yükseklik..... Kalınlık.....

6.Dingil (sağ – sol) Yükseklik..... Kalınlık.....

Tampon ölçüleri (mm)

..... Sağ Sol

..... Sağ Sol

..... Sağ Sol

Tekerlek çatlak ve kırıkları Var Yok

Vagon yükü ve bozuklukları Var Yok

Şasi ve bojide; Çatlak Var Yok
Kırık Var Yok
Eğilme Var Yok
Kaynak izi durumu Var Yok

Boji göbek mili ve polyemit plakalarının, yan yastık ve sustalarının durumu

Kusurlu Sağlam

Askı tertibat parçaları durumu

Askı Sportu Arızalı Sağlam
Plakdögard Arızalı Sağlam
Paten Arızalı Sağlam
Braga Arızalı Sağlam
Susta Arızalı Sağlam
Menot Arızalı Sağlam
Diğer..... Arızalı Sağlam
Diğer..... Arızalı Sağlam

Hava muslukları Açık
 Kapalı

Dolu/boş kolları konumu Dolu
 Boş

Yük/yolcu kolları konumu Yük
 Yolcu

Fren iptal kollarının durumu Arızalı
 Sağlam

Fren sisteminin durumu

Sabo Arızalı Sağlam
Çarıklar Arızalı Sağlam
El freni Arızalı Sağlam

Tampon ve koşum takımları

Kırık Kopmuş Düşmüş Sağlam Diğer

Hava kurutucusu/alkol çantası Var Yok

Çalışıyor
 Çalışmıyor

Araç Bakım Atölye Müdürü

Adı Soyadı:.....

Tarih:

İmza:

Not: „Kazaya karışan araçların ekipman ve hasar durumu“ kazaya karışan her demiryolu aracı için ayrı ayrı doldurulacaktır.

5. Kazanın sonuçları

Ölümler:

Çalışan/yüklenici

Görevli

Görev alanı dışında

Yolcu

Trende

Peronda

Hemzemin Geçit Kullanıcısı

Araç kullanıcı/yolcu

Yaya

Bisikletli

İzinsiz kişilerin ölümü

Diğer kişilerin ölümü

Peronda

Perondışında

Yaralanmalar:

Ağır yaralı

Çalışan

Görevli

Görev alanı dışında

Yolcu

Trende

Peronda

Hemzemin Geçit Kullanıcısı

Araç kullanıcı/yolcu

Yaya

Bisikletli

İzinsiz kişilerin yaralanması

Diğer kişilerin yaralanması

Peronda

Perondışında

Yaralı

Personel

Görevli

Görev alanı dışında

Yolcu

Trende

Peronda

Hemzemin Geçit Kullanıcısı

Araç kullanıcı/yolcu

Yaya

Bisikletli

İzinsiz kişilerin yaralanması

Diğer kişilerin yaralanması

Peronda

Perondışında

Maddi hasarlar

tahminen: Hasarın büyüklüğü:

Tren ve araçlarda (Toplam)

.....TL

Hasarlanan lokomotif ve vagon numaraları ve tahmini hasar büyüklüğü

1:.....Tahmini hasar büyüklüğü:TL

2:.....Tahmini hasar büyüklüğü:TL

3:.....Tahmini hasar büyüklüğü:TL

4:.....Tahmini hasar büyüklüğü:TL

5:.....Tahmini hasar büyüklüğü:TL

6:.....Tahmini hasar büyüklüğü:TL

7:.....Tahmini hasar büyüklüğü:TL

8:.....Tahmini hasar büyüklüğü:TL

9:.....Tahmini hasar büyüklüğü:TL

10:.....Tahmini hasar büyüklüğü:TL

Yol altyapı ve üstyapısında	<input type="checkbox"/>TL
Elektrifikasyon sisteminde	<input type="checkbox"/>TL
Sinyalizasyon sisteminde	<input type="checkbox"/>TL
3. Şahıslara ait	<input type="checkbox"/>TL
Toprak ve su kirliliği	<input type="checkbox"/>TL
Hayvanlar	<input type="checkbox"/>TL
Binalar ve yapılar	<input type="checkbox"/>TL
Tren tehirleri nedeniyle	<input type="checkbox"/>TL
Tren iptalleri nedeniyle	<input type="checkbox"/>TL
Diğer	<input type="checkbox"/>TL

Tehlikeli madde sızıntısı

	tahminen:	Hasarın büyüklüğü
Kimyasal madde sızıntıları	<input type="checkbox"/>litre
Radyoaktif madde sızıntıları	<input type="checkbox"/>
Parlayıcı/Patlayıcı madde sızıntıları	<input type="checkbox"/>

Tehlikeli sarf malzemesi sızıntıları

	tahminen	Hasarın büyüklüğü
Dizel Yakıt	<input type="checkbox"/>litre
Motor yağı sızıntısı	<input type="checkbox"/>litre
Şanzuman yağı sızıntısı	<input type="checkbox"/>litre
Trafo yağı sızıntısı	<input type="checkbox"/>litre
Batarya sıvısı sızıntısı	<input type="checkbox"/>litre
Soğutma sıvısı sızıntısı	<input type="checkbox"/>litre
Diğer sarf malzemeleri sızıntısı	<input type="checkbox"/>litre

6. Ek Tespitler

Trenlere İniş Binişlerde Yaşanan Kazalar

Peron

- | | |
|---------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Peron Yok | <input type="checkbox"/> Peron kapı basamağından yüksek |
| <input type="checkbox"/> Alçak Peron | <input type="checkbox"/> Peron kapı basamağından alçak |
| <input type="checkbox"/> Yüksek peron | <input type="checkbox"/> Peron tren arası mesafe açık |
| <input type="checkbox"/> Peron Bej | <input type="checkbox"/> Peron üzeri kaygan zemin |
| | <input type="checkbox"/> Peron üzeri aydınlatılmamış |
| | <input type="checkbox"/> Peron üzeri engeller mevcut |

Tren

- Kapılar manuel kilitli
- Kapılar tren hareket halindeyken kilitleniyor
- Kapılar kilitlendikten sonra tren hareket edebiliyor
- Kapalı kapı önünde durulabilecek bir basamak mevcut
- Kapalı kapı önünde durulabilecek bir basamak mevcut değil

Trenin Duruş Noktası

- Peron harici duruş
- Peron boyu tren boyundan kısa
- Ters tarafa açılan kapılar

Yolcu Davranışı

- Tren durmadan inmeye çalışmak
 - Mekanik kilitli kapıyı açarak
 - Otomatik kilit mekanizmasını devre dışı bırakarak
- Hareket eden trene binmeye çalışmak
- Biniş peronlarına ulaşımda alt geçit kullanılmıyor
- Biniş peronlarına ulaşım için açık hat üzerinden geçit olmayan noktadan geçiliyor
- Biniş peronunda bekleme esnasında açık hatta emniyetli yaklaşım mesafesi ihlal ediliyor.

7. Diğer ek ve belgeler

- Vaziyet planı veya kroki gerekirse renkli-işaretlemeler ile
- Hareket öncesi ve sonrası araçların konumları ile kaza eskizi
- Ek 1 Demiryolu üst yapısına ilişkin bilgiler (TCDD Acil Eylem Ekibinden)
- Ek 2 Sinyalizasyon ve elektrifikasyon sistemine ilişkin bilgiler (TCDD Acil Eylem Ekibinden)
- Kaza incelemesinde kullanılan diğer belgeler
 - Hız bant kayıtları
 - Hareket Cetveli ve ekleri
 - İlgili hat kesimine ilişkin kısıtlama belgeleri
 - Hat Ölçüm Kayıtları
 - Tesislere ilişkin arıza ve bakım kayıtları
 - Loko /vagon bakım revizyon kayıtları
 - Loko arıza defteri
 - Personel eğitim kayıtları
 - Fotoğraflar
 - Video kayıtları
 - Ses kayıtları
 - Özel işletme prosedürleri

EK-5: Kaza Öncüleri Bildirim Formu

.....AyıYılı Kaza Öncüleri Bildirim Formu

Sıra no	Tarih	Kaza Öncüsü	Bölgesi	Hattı	İstasyon ist.arası	Vagon Tipi	Kazaya sebep oldu mu?	Kazaya Sebebiyet Verdiyse Kaza Türü
1								
2								
3								

