



PRZEDSIĘBIORSTWO ENERGETYKI CIEPLNEJ
w Ciechanowie
Spółka z o.o.
ul. Tysiąclecia 18
06-400 Ciechanów



Załącznik Nr 1
do
REGULAMINU
pracy boczniczy kolejowej
„PEC -Ciechanów” Sp. z o.o.
położonej przy stacji Ciechanów

**Sposoby postępowania w sprawie
poważnych wypadków, wypadków
i incydentów na liniach kolejowych.**

Rozdział 1

Przepisy ogólne.

§ 1.

Załącznik określa sposób:

1. powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach lub incydentach na liniach kolejowych,
2. powoływania przewodniczącego komisji powypadkowej,
3. prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji.

§ 2.

Użyte w załączniku określenia oznaczają:

1. **ciężko ranny** – osobę, która w wyniku wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny, wyłączając osoby, które próbowały popełnić samobójstwo,
2. **ofiary w ludziach** – zabitych lub ciężko rannych w wypadku,
3. **poszkodowany** – osobę, która w wyniku poważnego wypadku poniosła śmierć na miejscu, zmarła w wyniku odniesionych obrażeń ciała albo doznała w wyniku wypadku obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej,
4. **ustawa** – ustawę z dnia 28 marca 2003r o transporcie kolejowym,
5. **zabity** – osobę, która utraciła życie w poważnym wypadku lub w jego wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia wypadku (z wyłączeniem samobójstwa),
6. **zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych.

Rozdział 2

Sposób powiadamiania o zdarzeniach.

§ 3.

1. Pracownik, jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu lub dyspozytorowi.
2. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
3. Pracownik jest obowiązany, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia poszkodowanym w zdarzeniu pierwszej pomocy.

§ 4.

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien:
 - wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli są ofiary w ludziach albo poszkodowani,

- zgłosić niezwłocznie zdarzenie swojemu bezpośredniemu przełożonemu, właściwemu dyspozytorowi oraz jednostce SOK,
 - wezwać Państwową Straż Pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego lub pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - a) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - b) pożaru lub wybuchu,
 - c) zawalenia się lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - d) wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - e) niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania,
 - zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu,
 - żądać od właściwego dyspozytora stosowanie do potrzeb:
 - a) wezwania pociągu ratownictwa technicznego,
 - b) powiadomienia Policji,
 - c) zawiadomienia Żandarmerii Wojskowej
 - d) powiadomienia dyspozytora zasilania elektroenergetycznego.
2. Wyznaczony pracownik bocznicy, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany:
- dokonać czynności, o których mowa w ust. 1 pkt. 1 – 3, oraz polecić zamknięcie toru, jeżeli nie zostały one wykonane przez dyżurnego ruchu.
 - zgłosić niezwłocznie zdarzenie swojemu bezpośredniemu przełożonemu,
 - wezwać stosownie do potrzeb i sytuacji właściwe jednostki ratownictwa technicznego,
 - zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyły w wypadku,
 - powiadomić o zdarzeniu członków komisji powypadkowej, właściwej dla okoliczności i skutków zdarzenia, o konieczności przybycia na miejsce zdarzenia,
 - zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie komendzie Policji, jednostce Żandarmerii Wojskowej, jeżeli zachodzi taka konieczność, oraz prokuraturze odpowiedniego szczebla,
 - powiadomić o zdarzeniu wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i państwowego powiatowego inspektora sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska,
 - powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych.
 - powiadomić o zdarzeniu przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - powiadomić o zdarzeniu oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy dla miejsca wypadku,
 - powiadomić o zdarzeniu inne komórki organizacyjne, których powiadomienie nakazują obowiązujące przepisy wewnętrzne,
 - w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę oraz komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:

- a) miejsce zdarzenia,
 - b) nazwę towaru niebezpiecznego (według nazwy w liście przewozowym) lub inne informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego,
 - c) rodzaj i wielkość opakowania,
 - d) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - e) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - f) nazwisko i nr telefonu,
- w przypadku zagrożenia radiacyjnego powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki i wojewodę właściwego dla miejsca zdarzenia, podając:
 - a) miejsce zdarzenia,
 - b) nazwę substancji promieniotwórczej (według nazwy w liście przewozowym) lub inne informacje pozwalające na zidentyfikowanie substancji promieniotwórczej,
 - c) rodzaj i wielkość opakowania,
 - d) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - e) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - f) nazwisko i nr telefonu,
 - powiadomić jednostkę macierzystą pracownika kolejowego, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy,
 - przedstawiciela przewoźnika lub drużyny trakcyjnej o udziale w zdarzeniu ich pojazdu kolejowego,
 - najbliższy urząd celny, jeżeli pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na terenie kolejowym zostali poszkodowani w zdarzeniu lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocenie,
 - w przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern – powiadomić przedstawiciela właściwego przewoźnika o konieczności zapewnienia odpowiednich środków transportu, niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie.
3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy pojazd ten należy zatrzymać. Kierownik pociągu lub maszynista zgłasza zdarzenie dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.
 4. Dyżurny ruchu jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić o zdarzeniu najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu czynności.

§ 5.

1. Zarządca infrastruktury jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, o których mowa w ust. 3. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji powypadkowej.
2. Wzór zawiadomienia został dołączony do niniejszego załącznika.
3. Zawiadomienie otrzymuje przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz:
 - Prezes Urzędu Transportu Kolejowego,
 - właściwa miejscowo prokuratura rejonowa,
 - właściwa miejscowo komenda powiatowa (miejska) lub rejonowa Policji,

- - właściwa miejscowo komenda powiatowa Państwowej Straży Pożarnej,
 - jeżeli zachodzi taka konieczność, właściwa terytorialnie jednostka Żandarmerii Wojskowej
4. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji – należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.
 5. zawiadomienie o zdarzeniu powinno być przekazane niezwłocznie, nie później jednak niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.

§ 6.

Jeżeli zdarzenie spowodowało ofiary w ludziach, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala, zarządca infrastruktury, po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratunkową, podaje do wiadomości publicznej, za pośrednictwem środków masowego przekazu, numery telefonów, pod którymi można uzyskać informację o takich osobach.

Rozdział 3

Tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji powypadkowej.

§ 7.

Zadaniem komisji powypadkowej prowadzącej postępowanie w sprawach zdarzeń jest ustalenie:

1. okoliczności zdarzenia,
2. przyczyny zdarzenia,
3. wniosków zapobiegawczych.

§ 8.

1. W zależności od okoliczności i skutków zdarzenia postępowanie prowadzi:
 - **komisja miejscowa** (wyznaczeni pracownicy boczniczy uczestniczący w transporcie kolejowym) – w sprawach zdarzeń powstałych podczas wykonywania prac manewrowych oraz poważnych wypadków lub wypadków polegających na najechnięciu pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory albo wskakiwania lub wyskakiwania z pociągu,
 - **komisja zakładowa** (wyznaczeni pracownicy przez Prezesa Zarządu PEC Ciechanów Sp. z o.o. – w sprawach pozostałych zdarzeń)
2. Komisja miejscowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości komisji zakładowej do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.
3. Komisja zakładowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.

§ 9.

1. Skład komisji miejscowej oraz zakładowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.
2. Wykaz osób powołanych pisemnie, przez kierownika jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, do udziału w pracach komisji miejscowej oraz zakładowej (ich nazwiska, imiona, adresy zamieszkania oraz numery telefonów) powinni posiadać dyspozytorzy zarządzający ruchem pociągów na danej linii oraz przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
- 3.

§ 10.

1. Komisja powypadkowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym przeprowadzeniem postępowania.
2. Przewodniczącego komisji miejscowej oraz zakładowej powołuje kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, właściwej dla miejsca zdarzenia, spośród składu komisji, o którym mowa w § 9 ust.1 z zastrzeżeniem poniższego ust. 3.
3. Przewodniczący Państwowej komisji Badania Wypadków kolejowych może dla każdego rodzaju zdarzenia wyznaczyć na przewodniczącego komisji powypadkowej miejscowej oraz zakładowej członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
4. Przewodniczący komisji miejscowej oraz zakładowej może włączyć do składu komisji osobę spoza wykazu, o którym mowa w § 9 ust. 2, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia.
5. Zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi, w drodze porozumienia, mogą powołać komórkę organizacyjną działającą w ich imieniu w komisjach powypadkowych na obszarze działania tych przedsiębiorców.
6. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 5, ustala się w szczególności zasięg terytorialny i zakres działania utworzonej komórki organizacyjnej oraz wyznacza się przedsiębiorcę, któremu ta komórka podlega.

§ 11.

W przypadku gdy komisja powypadkowa nie może w sposób jednoznaczny ustalić przyczyny zdarzenia albo ujawnione zostały nowe okoliczności wpływające na zmianę kwalifikacji tego zdarzenia, nadzorujący postępowanie przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wyznacza inny skład komisji powypadkowej. Przekazanie przewodniczenia komisji powypadkowej odbywa się protokołarnie.

§ 12.

W przypadku gdy zachodzi uzasadniona potrzeba dalszego prowadzenia postępowania przez komisję powypadkową wyższego szczebla, przewodniczący komisji miejscowej zgłasza pisemnie kierownikowi właściwej jednostki organizacyjnej

zarządcy infrastruktury kolejowej konieczność zmiany rodzaju komisji oraz powiadamia o tym przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

§ 13.

1. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji powypadkowej w trakcie prowadzenia postępowania zmiana składu komisji następuje w drodze decyzji podjętej przez zwierzchnika służbowego osoby dotychczas uczestniczącej w pracach komisji.
2. Zmiana, o której mowa w ust. 1, powinna być zgłoszona komisji powypadkowej i zainteresowanym jednostkom organizacyjnym oraz udokumentowana w aktach postępowania.

§ 14.

1. Komisja powypadkowa ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny zdarzenia, określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu oraz określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Komisja powypadkowa ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może, w szczególności:
 - dokonać oględzin i badań na miejscu zdarzenia z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku,
 - analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wyciągi i odpisy do akt postępowania,
 - wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem,
 - przeprowadzać konfrontacje, wizje lokalne lub ekspertyzy,
 - żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt.4,
 - żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania i przygotowaniu oraz dostarczeniu potrzebnych materiałów i ekspertyz,
 - wnioskować o powierzenie pracownikowi uczestniczącemu w transporcie kolejowym innej pracy niż dotychczasowa w przypadku stwierdzenia niewywiązywania się z dotychczasowych obowiązków pracowniczych.

§ 15.

1. Z czynności o których mowa w § 14, należy sporządzić protokół podpisany przez przeprowadzających te czynności.
2. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności należy odnotować w protokole.
3. Osoby wysłuchiwane podpisują protokół wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.

§ 16.

1. Komisja powypadkowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.

2. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji powypadkowej, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do obiektu budowlanego podlegającego ekspertyzie lub zarządca infrastruktury kolejowej w miejscu zdarzenia, jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych, kolejowych obiektów budowlanych i urządzeń kolejowych przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.
3. Ekspertyzę wykonują jednostki badawcze określone w przepisach w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego wydanych na podstawie art. 23 ust. 4 pkt 1 ustawy.

Rozdział 4

Sposób prowadzenia postępowania przez komisję powypadkową.

§ 17.

1. Komisja powypadkowa prowadząca postępowanie powinna niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.
2. Rodzaj i zakres badań określa przewodniczący komisji powypadkowej po przedstawieniu wniosków przez członków komisji.

§ 18.

1. Na miejscu zdarzenia, w zależności od potrzeb, komisja powypadkowa dokonuje:
 - oceny strat powstałych w jego następstwie oraz liczby ofiar w ludziach i poszkodowanych,
 - oceny stanu psychicznego i fizycznego pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia,
 - sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia,
 - badania stanu trzeźwości osób, które mogły przyczynić się do powstania zdarzenia.
 - opisu miejsca zdarzenia, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem oraz stanu i położenia pojazdów kolejowych po nim, a także stanu połączenia pojazdów,
 - ustalenia przy zdarzeniach na przejazdach kolejowych:
 - a) czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz sygnalizowany od strony toru i od strony drogi,
 - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
 - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i była obecna na stanowisku pracy,
 - d) stanu widoczności przejazdu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu,
 - e) warunków widoczności przejazdu ze stanowiska kierującego pojazdem kolejowym,

- f) stanu jezdni, drogi oraz przejazdu w poziomie szyn;
- sprawdzenia zapisów w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania,
 - odczytania przez wyznaczonego przez komisję powypadkową pracownika jednostki organizacyjnej użytkującej urządzenia rejestracyjne, z udziałem członków komisji, zapisów urządzeń rejestrujących; w szczególności należy dokonać wnikliwej analizy rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników oraz prowadzone przez nich rozmowy,
 - sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, ich widoczności, jak również stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych,
 - sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, prawidłowości działania blokady liniowej, systemu hamowania pojazdów kolejowych, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej,
 - badania stanu nawierzchni kolejowej w stanie statycznym i pod obciążeniem odpowiadającym obciążeniu w chwili zdarzenia; oceny takiej dokonuje się w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ zdarzeniu, w chwili zdarzenia oraz drogi przebiegu pojazdu kolejowego przed miejscem zdarzenia,
 - pomiarów i badań pojazdów kolejowych na miejscu zdarzenia, mierząc wstępne parametry profilu obręczy kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,
 - określenia rodzaju przesyłki, sposobu jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcy przesyłki oraz ewentualnej obecności konwojenta w przypadku przewozu towarów,
 - określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia.
2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja powypadkowa sporządza lub w przypadku innego przewoźnika żąda sporządzenia protokołu ustaleń stanu hamulca w pociągu, zgodnie z załączonym wzorem.
3. Komisja sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia stanowiącą załącznik do protokołu oględzin miejsca wypadku.

§ 19.

1. Komisja powypadkowa może zarządzić wykonanie po zdarzeniu badań Budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury lub przewoźnika, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji powypadkowej samodzielnie lub na wniosek członka komisji może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia.

§ 20.

Zarządca infrastruktury, przy współudziale komisji, jest obowiązany sporządzić szkic miejsca zdarzenia, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn zdarzenia.

§ 21.

Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu zdarzenia komisja sporządza:

1. protokół oględzin miejsca zdarzenia, zgodnie z załączonym do załącznika wzorem, lub protokół oględzin miejsca zdarzenia na przejeździe kolejowym, którego wzór jest załączony do załącznika;
2. pisemną ocenę wyników wykonywanych badań.

§ 22.

Komisja powypadkowa na podstawie zebranego w wyniku oględzin i badań na miejscu zdarzenia materiału dowodowego, dokonuje wstępnej analizy zdarzenia i ustala protokolarnie plan prowadzenia dalszego postępowania, a w szczególności:

1. plan wysłuchań pracowników, podróżnych mających związek ze zdarzeniem, lub osób postronnych mających wiadomość o zdarzeniu;
2. plan czynności, jakie należy przedsięwziąć dla wyjaśnienia okoliczności zdarzenia, w tym wykonania badań poza jego miejscem.

§ 23.

Komisja może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do prowadzenia postępowania.

§ 24.

1. Dla każdej osoby poszkodowanej w zdarzeniu sporządza się kartę poszkodowanego w zdarzeniu, zgodnie z załączonym do załącznika wzorem.
2. Kartę poszkodowanego wypełnia i przesyła komisji w celu dołączenia do akt postępowania:
 - przedstawiciel przewoźnika właściwego dla miejsca zdarzenia:
 - a) dla poszkodowanego pasażera znajdującego się w pojeździe kolejowym przeznaczonym do przewozu osób;
 - b) dla pasażera poszkodowanego podczas wskakiwania, wyskakiwania, wypadnięcia, wsiadania lub wysiadania z pojazdu kolejowego;
 - przedstawiciel zarządcy infrastruktury kolejowej właściwej dla miejsca zdarzenia – dla pozostałych poszkodowanych.

§ 25.

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja powypadkowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:
 - przyczyny zdarzenia,
 - końcową kwalifikację przyczyn zdarzenia,
 - wnioski zapobiegawcze.

2. Kwalifikacją przyczyn zdarzenia oraz ich kategorie określono w załączonym Załączniku.

§ 26.

Komisja powypadkowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny zdarzenia, w tym:

1. **przyczynę pierwotną** – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania zdarzenia,
2. **przyczyny bezpośrednie** – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania zdarzenia,
3. **przyczyny pośrednie** – pozostające w związku przyczynowym ze zdarzeniem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku,
4. **przyczyny systemowe** – związane ze stosowaniem uregulowań prawnych i systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

§ 27.

Po dokonaniu ustaleń o których mowa w § 25 i 26, komisja powypadkowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze mające na celu wykluczenie lub ograniczenie możliwości powstawania w przyszłości przyczyn, które doprowadziły do zdarzenia.

§ 28.

Po ustaleniu wyników postępowania komisja powypadkowa sporządza protokół ustaleń końcowych zawierający:

1. opis stanu faktycznego miejsca zdarzenia stwierdzony przez komisję powypadkową, w tym:
 - a) opis zdarzenia, z podaniem daty, dokładnego czasu i miejsca,
 - b) opis zdarzenia według następujących danych:
 - pracownicy, podwykonawcy biorący w nim udział oraz inne osoby i świadkowie,
 - pociągi i skład, ładunek (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdy kolejowe biorące udział w zdarzeniu,
 - infrastruktura kolejowa i system sygnalizacji, w szczególności typy nawierzchni, rozjazdów, urządzeń, sygnalizacji,
 - stosowane środki łączności radiowej i telefonicznej,
 - prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie,
 - uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy,
 - uruchomienie służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy i Policji, kolejne etapy akcji ratunkowej.
 - c) zabici, ciężko ranni, ranni i straty, w tym:
 - pasażerowie, pracownicy łącznie z podwykonawcami, użytkownicy pojazdów kolejowych, osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym oraz inni uczestnicy zdarzenia,
 - uszkodzone ładunki, bagaże i szkody eksploatacyjne,
 - pojazdy kolejowe, infrastruktura i środowisko,
 - d) warunki zewnętrzne, w tym pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie zdarzenia,

2. opis:
- a) systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju zdarzenia i obowiązujących procedur, w tym:
 - organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń,
 - wymagań wobec pracowników i ich egzekwowanie (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne),
 - procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyników,
 - obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w zdarzeniu,
 - b) przeprowadzonych wysłuchań, z uwzględnieniem ochrony danych osobowych:
 - pracowników łącznie z podwykonawcami,
 - świadków,
 - c) stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:
 - systemu sygnalizacji, sterowania ruchem kolejowym i zabezpieczeń, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych,
 - toru na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia, zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu,
 - pozostałej infrastruktury kolejowej,
 - urządzeń łączności,
 - pojazdów kolejowych, z uwzględnieniem zapisów z automatycznych rejestratorów danych,
 - d) dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
 - środków podjętych przez pracowników uczestniczących w prowadzeniu ruchu kolejowego dla kontroli ruchu i sygnalizacji,
 - wymiany komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestratorów,
 - środków podjętych w celu zabezpieczenia i ochrony miejsca zdarzenia,
 - e) organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
 - czasu pracy pracowników biorących udział w zdarzeniu,
 - stanu psychofizycznego pracowników mających wpływ na zaistniałe zdarzenie,
 - warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników mających związek przyczynowy ze zdarzeniem,
 - przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy;
- 3) analizę i wnioski, w tym:
- odniesienie do wcześniejszych zdarzeń zaistniałych w podobnych okolicznościach,
 - ustalenia komisji w zakresie przebiegu zdarzenia w oparciu o stan faktyczny wymieniony w pkt. 1 i 2,
 - określenie przyczyn zdarzenia,
 - ustalenie kategorii zdarzenia zgodnie z załączonym wykazem,
 - wskazanie innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania nie mających znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia;
- 4) zastosowane przez komisję operatywne środki zapobiegawcze;
- 5) zalecenia i wnioski zmierzające do zapobieżenia powstawaniu zdarzeń w

przyszłości lub ograniczenia ich skutków.

§ 29.

Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji powypadkowej, zamieszczając podpisy i datę.

§ 30.

Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja powypadkowa niezwłocznie przekazuje:

1. kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania zaleceń i wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu,
2. jednostkom organizacyjnym, których przedstawiciel uczestniczył w komisji, Przewodniczącemu Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
3. właściwym miejscowo: komendzie miejskiej albo komendzie powiatowej, albo komendzie rejonowej Policji oraz prokuraturze rejonowej.

§ 31.

1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia zdarzenia.
2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję powypadkową.
3. W uzasadnionych przypadkach, w szczególności konieczności przeprowadzenia ekspertyz, na pisemny wniosek przewodniczącego komisji powypadkowej, Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych może przedłużyć termin zakończenia postępowania, nie dłużej jednak niż o 5 miesięcy.

§ 32.

Akta zakończonego postępowania, wraz z odpisami wydanych w sprawie decyzji oraz wysłanych pism i zawiadomień, przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji powypadkowej, zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi archiwizacji.

„WZÓR”

.....
(pieczęć zakładu)

Data wysłania

Do

Nr Tel.

**ZAWIADOMIENIE
O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU/ INCYDENCIE
NA LINII KOLEJOWEJ**

Kategoria zdarzenia

.....

Miejsce zdarzenia

.....

Data i godzina zdarzenia

.....

Zwięzły opis zdarzenia

Prawdopodobna zasadnicza przyczyna zdarzenia

.....

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia.....

Przebieg akcji ratunkowej

.....
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Otrzymują:

1.....

2.....

„WZÓR”

**PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA POWAŻNEGO WYPADKU /WYPADKU/
INCYDENTU KOLEJOWEGO**

sporządzony dnia

.....W..... W
związku z wypadkiem.....
zaistniałym w dniuo godz. na stacji/szlaku
.....
w torze.....km.....linii
przez komisję w składzie :

1.
2.
3.
4.
5.
6.

I. Opis miejsca zdarzenia – usytuowanie, stan urządzeń oraz opis dokumentacji dostępnej na miejscu zdarzenia :

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań

a) na posterunku ruchu (pulpity nastawczy, aparat blokowy, ława nastawcza itp.)

.....
....

b) na gruncie

.....

c) urządzeń wewnętrznych (przekaźnikownia, siłownia itp)

.....
.....

2. Torów , rozjazdów, budowli

inżynierskich.....

Pojazdów kolejowych i ich urządzeń

Urządzeń elektroenergetycznych, łączności i innych (np. hamulców torowych)

.....

-

opady..... temperatura

.....

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

[illegible]

.....

.....

-

■ ■ ■ ■ ■

-

-

c. wprowadzona komunikacja zastępcza

VI. Przeprowadzone badania :

1. Uczestników zdarzenia :

a. trzeźwości

b. lekarskie

2. Ocena wyników badań i pomiarów (wyniki badań w załączeniu) :

a) nawierzchni i budowli inżynierskich

b) urządzeń srk

c) widoczności sygnałów

d) taboru

e) urządzeń łączności (w tym rejestratorów rozmów)

f) taśmy rejestratora prędkości

g) urządzeń elektroenergetycznych

h) inne

VII. Działania ratownicze rozpoczęte dnia od godz.....

do godz. dnia

z udziałem :

1. pogotowia ratunkowego.....

2. pogotowia ratownictwa technicznego.....

3. pogotowia technicznego.....

4. pogotowia sieciowego.....

5. pogotowia drogowego.....

6. straży pożarnej.....

VIII. Wstępne ustalenia komisji :

1. Przyczyna zasadnicza wypadku

.....kategoria

2. Przyczyna pierwotna

3. Przyczyny pośrednie

4. Przyczyny systemowe

5. Dochodzenie będzie prowadzone przez:

a. Jednoosobowo

b. komisyjnie przez komisję w składzie:

1.

2.

3.

4.

5.

6.

pod przewodnictwem.....

IX. Zalecenia komisji wymagające podjęcia natychmiastowych działań

.....

X. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji (podać jakie materiały, kto i w jakim terminie przekaże do akt dochodzenia)

.....

XI. Praca komisji od godz. dnia
do godz. dnia.....

XII. Wykaz załączników

.....

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu

.....

XIV. Podpisy członków komisji

.....
.....
.....
.....

„WZÓR”
**PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA POWAŻNEGO WYPADKU /WYPADKU/
INCYDENTU NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWYM**

Sporządzony dnia w
związku ze zdarzeniem na przejeździe kolejowym kategorii zaistniałym
w dniu o godz. na stacji /szlaku/
tor.....km.....linii.....
przez komisję w składzie :

1.
2.
3.
4.
5.

I. Okoliczności zdarzenia: (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łączu strażnicowego, stan rogatek przejazdowych, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu, szkic odręczny miejsca zdarzenia)

.....
.....
.....

II. Warunki pogodowe : pora dnia opady
temperatura widoczność
zachmurzenie..... inne zjawiska

III. Uczestnicy wypadku : (osoby mające wpływ na zaistnienie wypadku oraz świadkowie zdarzenia)

1. kierowca pojazdu drogowego
.....
2. kierujący pojazdem kolejowym
.....
3. dróżnik przejazdowy lub inny pracownik obsługujący przejazd
.....
4. świadkowie i inni
.....

IV. Skutki zdarzenia :

1. ofiary
 - a. pracownicy łącznie z podwykonawcami
 - b. pasażerowie
 - c. użytkownicy przejazdów kolejowych.....
 - d. osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym.....
 - e. inni.....
2. uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych biorących udział w zdarzeniu
.....
3. uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych
.....

4. inne, a w tym :
- a) ograniczenia w ruchu pociągów
- b) opóźnienia pociągów
- c) wprowadzona komunikacja zastępcza

V. Dane o przejeździe :

kąt skrzyżowania

osygnalizowanie od strony toru

osygnalizowanie od strony drogi

rodzaj nawierzchni przejazdowej.....

rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej

typ urz. sspsygnalizacja świetlna

sygnalizacja dźwiękowa

widoczność:

z 5 m wymagana / rzeczywista

z 10 m wymagana / rzeczywista.....

z 20 m wymagana / rzeczywista.....

pochylenie toru pochylenie drogi

stan oświetlenia przejazdu.....

data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia

VI. Wyniki badania urządzeń przejazdowych

a) sygnalizacji przejazdowej

b) mechanizmów napędowych

VII. Ubezpieczenie pojazdu drogowego (ubezpieczyciel, numer polisy ubezpieczeniowej)

VIII. Wyniki przeprowadzonych badań trzeźwości osób uczestniczących w wypadku

1. kierowcy pojazdu drogowego.....

2. kierującego pojazdem szynowym

3. pracownika obsługi przejazdu.....

IX. Szacunkowa wartość strat

X. Akcja ratownicza trwała od godz. dnia.....do godz.

dnia.....z udziałem.....

XI. Wstępna przyczyna zdarzenia (zasadnicza, pierwotna, pośrednie, systemowe oraz kategoria zdarzenia)

XII. Zalecenia komisji wymagające podjęcia natychmiastowych działań

XIII. Ustalenia odnośnie dalszej pracy komisji powypadkowej (pod przewodnictwem)

XIV. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu

XV. Podpisy członków komisji :

.....

„ WZÓR ”

(pieczęć zakładu)

Nr telefonu.....

Karta poszkodowanego w poważnym wypadku /wypadku/ incydencie

a) pasażera*)

b) pracownika kolejowego lub podwykonawcy*)

c) osoby postronnej*)

Protokół sporządzono	 Data	 Miejsce		
1	Nazwisko i imię poszkodowanego					
	Nr PESEL (w przypadku braku nr PESEL należy podać nr i rodzaj dokumentu stwierdzającego tożsamość)					
	Data urodzenia		Miejsce urodzenia			
	Adres zamieszkania					
2	Odniesione obrażenia na skutek zdarzenia ¹⁾	 śmierć, zranienie, kontuzjowanie, porażenie prądem itp.			
3	Miejsce zdarzenia					
4	Czas zdarzenia	 data zdarzenia	 godzina zdarzenia	
5	Zginął na miejscu zdarzenia*) Zmarł na skutek zdarzenia*)	 data i godzina			
6	Poszkodowany podaje następujące obrażenia ciała lub dolegliwości powstałe w wyniku zdarzenia					
7.	Kto udzielił pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza					
8.	Lekarz	Nazwisko i imię				
		Zakład pracy				
		Przybył do zdarzenia	 Data i godzina		
		Rodzaj udzielonej pomocy				
9.	Poszkodowany	Przed przybyciem lekarza*)		Po przybyciu lekarza*)		
		udał się				
		do domu*)		do lekarza *)		do szpitala*)
		o własnych siłach*)	na noszach *)	pociągiem*)	karetką pogotowia*)	
		Czy poszkodowany uchylił się od zbadania przez lekarza –tak, nie *)				

		Jeżeli tak, podpis poszkodowanego lub świadków i ich adresy
--	--	---

.....
(stanowisko i podpis sporządzającego)

*) niepotrzebne skreślić

1) przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent

„WZÓR”

PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU NR

Sporządzony dniao godz. na stacji,
posterunku, km szlaku *)z powodu niezatrzymania
się przed sygnałem „STÓJ” lub w innym miejscu i przejechania
na odległość m. poza ten sygnał (to miejsce), gdzie pociąg miał się zatrzymać.

1. Dane o pociągu								
Liczba wagonów			Długość w metrach	Brutto ton	Masa hamująca			Uwagi
ogółem	próżnych	ładownych			wymagana %	ton	rzeczywista ton	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

2. Stan hamulców badanego pojazdu o godz.....					
Seria i nr pojazdu z napędem (i innego)	Ciśnienie powietrza w przewodzie głównym i hamulcowym wg wskazań manometrów	Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych- gorące, letnie, zimne)	Hamulec ręczny (sprawny, niesprawny)	Czy ręczny hamulec był użyty (tak, nie)	Uwagi
1	2	3	4	5	6

3. Stan hamulców badanych wagonów o godz.....										
Kolejny wagon od pojazdu z napędem	Seria	Numer	Ładowny próżny	Hamulec wyłączony (tak, nie)	Wagon oklejony nalepką Mw543 (tak, nie)	Masa hamująca w tonach	Hamulec nastawiony na przebieg hamowania		Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych- gorące, letnie, zimne)	Uwagi
							Próżny ładowny	P, R, G, R + Mg		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Rozkładowa km/godz.

Prędkość pociągu

Rzeczywista km/godz.

Z jaką pociąg przejechał obok sygnału „STÓJ” lub innego odpowiadającego mu miejsca.

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika:	
--	--

Treść protokołu potwierdził:	Przedstawiciel zarządcy infrastruktury
------------------------------	--

	Członek komisji
--	-----------------

Zastrzeżenia do protokołu (treść, nazwisko, stanowisko, podpis)

.....

„WZÓR STRONY TYTUŁOWEJ DOCHODZENIA”

.....

pieczęć zakładu

DOCHODZENIE NR.....
w sprawie poważnego wypadku /wypadku/ incydentu

KATEGORIA WYPADKU:.....

DATA WYPADKU:.....

GODZINA WYPADKU:.....

LINIA KOLEJOWA NR:.....

STACJA:.....

KILOMETR LINII:.....

AKT ZAWIERA.....PONUMEROWANYCH STRON

„WZÓR”

.....
Pieczęć zakładu

KARTA WYPADKU / INCYDENTU

1. Data i czas wypadku / incydentu

.....

2. Rodzaj i numer pociągu

3. Miejsce wypadku / incydentu

.....

4. Pojazd kolejowy

.....

5. Liczba ofiar wypadku

A. zabici		
.....
pasażerowie	pracownicy	inni
B. ranni		
.....
pasażerowie	pracownicy	inni

6. Straty

.....
ogółem

.....
w tym: straty zarządcy infrastruktury

7. Krótki opis wypadku / incydentu

8. Przyczyny wypadku / incydentu

9. Kwalifikacja wypadku / incydentu

.....	
grupa	kat. przyczyny

10. Podmiot odpowiedzialny za powstanie wypadku / incydentu

„WZÓR ”

PROTOKÓŁ WYŚŁUCHANIA

Sporządzony
dnia.....w.....

Protokół sporządził:

Nazwisko i imię:.....

Stanowisko:.....

Miejsce zatrudnienia:.....

Osoby obecne przy wysłuchaniu:.....

Wyjaśnienia złożył:

Nazwisko i imię:.....

Data i miejsce urodzenia:.....

Stanowisko:.....

Miejsce zatrudnienia:.....

w sprawie:

.....

Treść wyjaśnień:

.....

Pytania dodatkowo zadane w sprawie i odpowiedzi wysłuchiwanego:

.....

Wysłuchanie powyższe po zapoznaniu się z treścią podpisuję.

Do sposobu wysłuchania zastrzeżeń nie wnoszę.

.....
(data i podpis czytelny osoby wysłuchanej)

.....
(podpis protokolującego)

.....
(podpisy osób obecnych przy wysłuchaniu)

KWALIFIKACJA PRZYCZYN ZDARZENIA ORAZ JEGO KATEGORIE
I. Kwalifikacja przyczyn poważnego wypadku / wypadku oraz ich kategorii

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej. niezabezpieczonej drodze przebiegu, albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
4	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, gdzie powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
5	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał "Stój" lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
6	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
7	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
8	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
9	Uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	*09
10	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia)	*10
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
12	Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
13	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płóz hamulcowy, wózek bagażowy, pocztowy itp.)	*13
14	Zamach zbrodniczy	*14
15	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
16	Niewłaściwe zestawienie pociągu	*16
17	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	*17
18	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z rogatekami (kategoria "A" wg metryki przejazdowej)	*18
19	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją i półrogatkami (kat. "B")	*19
20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją bez rogatek i półrogatek (kat. "C")	*20
21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatek (kat. "D")	*21
22	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe użytku prywatnego (kat. "F")	*22
23	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie poza przejazdami na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno – dojazdowym do bocznicy	*23
24	Pożar w pociągu	*24
25	Pożar w pojeździe kolejowym z wyjątkiem pożarów w pociągach	*25

26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplzja w pociągu: kotła parowozu, wagonu ogrzewczego, kotła samodzielnego ogrzewania wagonu, względnie eksplozja cysterny, zbiornika, butli itp. w tym także połączona z zagrożeniem związanym z wydostaniem się z wagonu (opakowania) materiałów niebezpiecznych	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy śnieżne, zatory lodowe, huragany, usunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane na terenie kolejowym	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni) oraz ingerencja w te urządzenia	*30
31	Najechnięcie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strzeżonym	*31
32	Najechnięcie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe z samoczynną sygnalizacją przejazdową (kat. B, C)	*32
33	Najechnięcie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach	*33
34	Najechnięcie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach	*34
35	Zdarzenia z osobami, związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwania się pociągu, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Wadliwe działanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na nie zajęty tor nie zelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

Dla zakwalifikowania poważnego wypadku lub wypadku do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy odpowiednio:

- 1) dokonać wyboru grupy w zależności od powagi skutków zdarzenia oraz określić oznaczenie literowe odpowiadające tej grupie następująco: A – poważny wypadek, B – wypadek,
- 2) dokonać wyboru kwalifikacji przyczyny bezpośredniej oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię cyfrową,
- 3) zakwalifikować zdarzenie poprzez wstawienie w miejsce oznaczenia * przy kategorii przyczyny określonej wyżej grupy wypadku.

Przykład:

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

II. KWALIFIKACJA PRZYCZYN INCYDENTU ORAZ ICH KATEGORIE

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42

3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu, albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
5	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: - nieostłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy; - nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność wyłączenia z ruchu	C53
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu	C54
15	Pożar w pociągu	C55
16	Pożar w pojeździe kolejowym z wyjątkiem pożarów w pociągach	C56
17	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	C57
18	Eksplozja w pociągu: kotła parowozu, kotła samodzielnego ogrzewania wagonu, względnie eksplozja cysterny, zbiornika, butli itp. w tym także połączona z zagrożeniem związanym z wydostaniem się z wagonu (opakowania) materiałów niebezpiecznych	C58
19	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
20	Najechnięcie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia i ofiar w ludziach	C60
21	Zamach zbrodniczy	C61
22	Katastrofy żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, usunięcia się ziemi)	C62
23	Katastrofy budowlane na terenie kolejowym	C63
24	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	C64
25	Zdarzenia z osobami, związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), nie powodujące ofiar w ludziach	C65
26	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych	C66
27	Nieprawidłowości w działaniu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67

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

Przykład: Dla incydentu kolejowego, spowodowanego w wyniku chuligańskiego obrzucenia pociągu kamieniami – kategoria incydentu – C64.