

593

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU¹¹

z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych

wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych

Na podstawie art. 28n ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa sposób:

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

§ 2. Użyte w rozporządzeniu 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 poważnym wypadku albo 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 2003 r. 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 kolejowy 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 kolejowy jest obowiązany, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia poszkodowanemu w zdarzeniu pierwszej pomocy.

§ 4. 1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien:

- 1) wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli są ofiary w ludziach albo poszkodowani;
- 2) zgłosić niezwłocznie zdarzenie swojemu bezpośredniemu przełożonemu, właściwemu dyspozytorowi oraz jednostce Straży Ochrony Kolei;
- 3) 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;
- 4) zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
- 5) żądać od właściwego dyspozytora stosownie do potrzeb:
 - a) wezwania pociągu ratownictwa technicznego,
 - b) wezwania pomocy dla ambulansu pocztowego,
 - c) powiadomienia Policji,
 - d) powiadomienia Żandarmerii Wojskowej,
 - e) powiadomienia dyspozytora zasilania elektroenergetycznego.

2. Dyspozytor, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany:

¹¹ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

- 1) dokonać czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 1—3, oraz polecić zamknięcie toru, jeżeli nie zostały one wykonane przez dyżurnego ruchu;
 - 2) zgłosić niezwłocznie zdarzenie swojemu bezpośredniemu przełożonemu oraz dyspozytorowi wyższego szczebla, a także właściwemu terytorialnie dyspozytorowi Straży Ochrony Kolei;
 - 3) wezwać stosownie do potrzeb i sytuacji właściwe jednostki ratownictwa technicznego;
 - 4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w wypadku;
 - 5) powiadomić o zdarzeniu członków komisji kolejowej, właściwej dla okoliczności i skutków zdarzenia, o konieczności przybycia na miejsce zdarzenia;
 - 6) zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie komendzie Policji, jednostce Żandarmerii Wojskowej, jeżeli zachodzi taka konieczność, oraz prokuraturze odpowiedniego szczebla;
 - 7) powiadomić o zdarzeniu wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i państwowego powiatowego inspektora sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska;
 - 8) 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;
 - 9) powiadomić o zdarzeniu przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
 - 10) powiadomić o zdarzeniu oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy dla miejsca wypadku;
 - 11) powiadomić o zdarzeniu inne komórki organizacyjne, których powiadamianie nakazują obowiązujące przepisy wewnętrzne;
 - 12) 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 numer telefonu;
 - 13) 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 uszkodzenia,
 - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe, g) nazwisko i numer telefonu;
 - 14) powiadomić:
 - a) jednostkę macierzystą pracownika kolejowego, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy,
 - b) przedstawiciela przewoźnika lub drużyny trakcyjnej o udziale w zdarzeniu ich pojazdu kolejowego,
 - c) najbliższą placówkę pocztową operatora publicznego, jeżeli pracownicy pocztowi pełniący służbę w pojeździe kolejowym (pocztowym) zostali poszkodowani albo zostały uszkodzone w zdarzeniu przesyłki pocztowe,
 - d) najbliższy urząd celny, jeżeli pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na terenie kolejowym zostali poszkodowani w zdarzeniu lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocłeniu;
 - 15) 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 właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, o których mowa w ust. 3. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.

2. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Zawiadomienie otrzymuje przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz:

- 1) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 2) właściwa miejscowo prokuratura rejonowa;
- 3) właściwa miejscowo komenda powiatowa (miejaska) lub rejonowa Policji;
- 4) właściwa miejscowo komenda miejska bądź komenda powiatowa Państwowej Straży Pożarnej;
- 5) 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 kolejowej

§ 7. Zadaniem komisji kolejowej 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:

- 1) komisja miejscowa — w sprawach zdarzeń powstałych podczas wykonywania prac manewrowych oraz poważnych wypadków lub wypadków polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory albo wskakiwania lub wyskakiwania z pociągu;
- 2) komisja zakładowa — 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 oraz przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

§ 10. 1. Komisja kolejowa 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 ust. 3.

3. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych może dla każdego rodzaju zdarzenia wyznaczyć na przewodniczącego komisji kolejowej 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 kolejowych 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 organizacyjna podlega.

§ 11. W przypadku gdy komisja kolejowa 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 kolejowej. Przekazanie przewodniczenia komisji kolejowej odbywa się protokolarnie.

§ 12. W przypadku gdy zachodzi uzasadniona potrzeba dalszego prowadzenia postępowania przez komisję kolejową wyższego szczebla, przewodniczący komisji miejscowej zgłasza pisemnie kierownikowi właściwej jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury kolejowej konieczność zmiany rodzaju komisji oraz powiadamia o tym przewodniczącego Państwowego Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

§ 13. 1. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej 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 kolejowej i zainteresowanym jednostkom organizacyjnym oraz udokumentowana w aktach postępowania.

§ 14. 1. Komisja kolejowa 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 kolejowa ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może, w szczególności:

- 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
- 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
- 3) wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
- 4) przeprowadzać konfrontacje, wizje lokalne lub ekspertyzy;
- 5) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4;
- 6) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania i przygotowaniu oraz dostarczeniu potrzebnych materiałów i ekspertyz;
- 7) wnioskować o powierzenie pracownikowi kolejowemu 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 kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.

2. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji kolejowej, 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 kolejową

§ 17. 1. Komisja kolejowa 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 kolejowej po przedstawieniu wniosków przez członków komisji.

§ 18. 1. Na miejscu zdarzenia, w zależności od potrzeb, komisja kolejowa dokonuje:

- 1) oceny strat powstałych w jego następstwie oraz liczby ofiar w ludziach i poszkodowanych;
- 2) oceny stanu psychicznego i fizycznego pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia;
- 3) sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia;
- 4) badania stanu trzeźwości osób, które mogły przyczynić się do powstania zdarzenia;
- 5) opisu miejsca zdarzenia, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem oraz stanu i położenia pojazdów kolejowych po nim, a także stanu połączenia pojazdów;

- 6) ustalenia przy zdarzeniach na przejazdach kolejowych:
- czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany od strony toru i od strony drogi,
 - czy maszynista dawał wymagane sygnały,
 - czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i była obecna na stanowisku pracy,
 - stanu widoczności przejazdu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu,
 - warunków widoczności przejazdu ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym,
 - stanu jezdni, drogi oraz przejazdu w poziomie szyn;
- 7) 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;
- 8) odczytania przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji, zapisów urządzeń rejestrujących; w szczególności należy dokonać odczytów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
- 9) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, ich widoczności, jak również stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych;
- 10) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, prawidłowości działania blokad liniowej, systemu hamowania pojazdów kolejowych, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej;
- 11) badania stanu nawierzchni kolejowej w stanie stałym 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;
- 12) pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu obrysu kół pojazdu, stan i położenie wałnic oraz wielkość wałniczych i resorów;
- 13) określenia rodzaju przesyłki, sposobu jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcy przesyłki oraz ewentualnej obecności konwojenta w przypadku przewozu towarów;
- 14) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia.
2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.
3. Komisja sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia stanowiącą załącznik do protokołu oględzin.
- § 19. 1. Komisja kolejowa 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, zgodnie z art. 13 ust. 5 ustawy, albo potwierdzających akceptację, zgodnie z art. 18a ust. 2 pkt 2 lub art. 18b ust. 1 pkt 2 ustawy.
2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej samodzielnie lub na wniosek członka komisji może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia.
- § 20. Zarządca infrastruktury, przy udziale komisji kolejowej, jest obowiązany sporządzić dokładny 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) odpowiednio, protokół oględzin miejsca zdarzenia, którego wzór określa załącznik nr 3 do rozporządzenia, lub protokół oględzin miejsca zdarzenia na przejeździe kolejowym, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia;
 - 2) pisemną ocenę wyników wykonanych badań.
- § 22. Komisja kolejowa, na podstawie zebranego w wyniku oględzin i badań na miejscu zdarzenia materiału dowodowego, dokonuje wstępnej analizy zdarzenia i ustala protokolarnie plan prowadzenia dalszego postępowania, a w szczególności:
- 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek ze zdarzeniem lub osób postronnych mających wiadomości o zdarzeniu;
 - 2) plan czynności, jakie należy przedsięwziąć dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności zdarzenia, w tym wykonania badań poza jego miejscem.
- § 23. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce macierzystej, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
- § 24.1. Dla każdej osoby poszkodowanej w zdarzeniu sporządza się kartę poszkodowanego w zdarzeniu, której wzór określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

2. Kartę uszkodzonego wypełnia i przesyła komisji w celu dołączenia do akt postępowania:

- 1) przedstawiciel przewoźnika właściwego dla miejsca zdarzenia:
 - a) dla uszkodzonego pasażera znajdującego się w pojeździe kolejowym przeznaczonym do przewozu osób,
 - b) dla pasażera uszkodzonego podczas wskakiwania, wyskakiwania, wypadnięcia, wsiadania lub wysiadania z pojazdu kolejowego;
- 2) przedstawiciel zarządcy infrastruktury kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia — dla pozostałych uszkodzonych.

§ 25. 1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, **ustalając**:

- 1) przyczyny zdarzenia;
- 2) końcową kwalifikację przyczyn zdarzenia;
- 3) wnioski zapobiegawcze.

2. Kwalifikację przyczyn zdarzenia oraz ich kategorię określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 26. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny zdarzenia, w tym:

- 1) przyczynę pierwotną — stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania zdarzenia;
- 2) przyczyny bezpośrednie — stwarzające stan bez pośredniego 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 kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze mające na celu wykluczenie lub ograniczenie możliwości powstawania w przyszłości przyczyn, które doprowadziły do zdarzenia.

§ 28. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych zawierający:

- 1) opis stanu faktycznego miejsca zdarzenia stwierdzony przez komisję kolejową, w tym:
 - a) opis zdarzenia, z podaniem daty, dokładnego czasu i miejsca,

b) opis zdarzenia według następujących danych:

- pracownicy kolejowi, podwykonawcy biorący w nim udział oraz inne osoby i świadkowie,
- pociągi i ich skład, ładunek (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdy kolejowe biorące udział w zdarzeniu,
- infrastruktura kolejowa i system sygnalizacji, w szczególności typy nawierzchni, rozjazdy, 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 kolejowi łącznie z podwykonawcami, użytkownicy przejazdów kolejowych, osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym oraz inni,
- ładunki, bagaże i szkody eksploatacyjne,
- pojazdy kolejowe, infrastruktura i środowisko,

d) warunki zewnętrzne, w tym warunki 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 kolejowych i ich egzekwowania (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 kolejowych łącznie z podwykonawcami,
- świadków,

c) stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:

- systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych.

- 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 zaписów z automatycznych rejestratorów danych,
- d) dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
- środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji,
 - wymiany komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów,
 - środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia,
- e) organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
- czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu,
 - stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia,
 - warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem,
 - przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy;
- 3) analizę i wnioski, w tym:
- a) odniesienie do wcześniejszych zdarzeń zaistniałych w podobnych okolicznościach,
 - b) ustalenia komisji w zakresie przebiegu zdarzenia w oparciu o stan faktyczny wymieniony w pkt 1 i 2,
 - c) określenie przyczyn zdarzenia,
 - d) ustalenie kategorii zdarzenia zgodnie z załącznikiem nr 6 do rozporządzenia,
 - e) wskazanie innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania niemających znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia;
- 4) zastosowane przez komisję operatywnie środki za-pobiegawcze;
- 5) zalecenia i wnioski zmierzające do zapobieżenia powstawaniu zdarzeń w przyszłości lub ograniczenia ich skutków.

§ 29. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszcza-jąc podpis i datę.

§ 30. Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa niezwłocznie przekazuje:

- 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania zaleceń i wniosków zapobiegawczych — niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
- 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, oraz przewodniczącemu Państwowej 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 kolejową.

3. W uzasadnionych przypadkach, w szczególności konieczności przeprowadzenia ekspertyz, na pisemny wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, 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 wystanych pism i zawiadomień, przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej, zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi archiwizacji.

Rozdział 5 Przepisy

przejściowe i końcowe

§ 33. 1. Do postępowań wszczętych przez komisje kolejowe przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy kolejowi dostosują przepisy wewnętrzne do przepisów rozporządzenia w terminie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

§ 34. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

Minister Transportu: J. Polaczek

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie katastrof i wypadków kolejowych (Dz. U. Nr 126, poz. 1056), które zgodnie z art. 5 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 22 lipca 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 144, poz. 1046) utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki do rozporządzenia Ministra Transportu
z dnia 30 kwietnia 2007 r. (poz. 593)

Załącznik nr 1

WZÓR

(stempel jednostki organizacyjnej)

data wystania

do

nr

tel.

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

Kategoria zdarzenia¹⁾:

Miejsce zdarzenia:

Data i godzina zdarzenia:

Zwięzły opis zdarzenia:

.....

Prawdopodobna ~~zasadnicza~~ bezpośrednia przyczyna zdarzenia:

.....

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:

.....

Przebieg akcji ratunkowej:

(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Otrzymują:

1. 2.

*) Niepotrzebne skreślić.

¹⁾ Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

[illegible]

rozkładowakm/godz., Prędkość pociągu rzeczywistakm/godz., z jaką pociąg przejechał obok sygnatu „STÓJ” lub innego odpowiadającego mu miejsca
--

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika

Treść protokołu potwierdził:	przedstawiciel zarządcy infrastruktury
	członek komisji kolejowej

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

* Niepotrzebne skreślić.

Załącznik nr 3 WZÓR PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA

POWAŻNEGO WYPADKU/WYPADKU/INCYDENTU*¹ KOLEJOWEGO

sporządzony dnia..... w

w związku z wypadkiem

zaistniałym w dniu o godz na stacji/szlaku.....

..... wtórze..... km

linii

przez komisję zakładową/miejscową*¹ w składzie:

1.

2.

3.

4.

5.

6.

I. Opis miejsca zdarzenia¹ — usytuowanie, stan urządzeń oraz opis dokumentacji dostępnej na miejscu zdarzenia

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

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

b) na gruncie

c) urządzeń wewnętrznych (przełącznikownia, siłownia itp.)

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej)

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

6. Zapisy w dokumentacji mającej związek z wypadkiem (techniczno-ruchowa, pojazdowa itp.)

II. Stan pogody: pora dnia

opady

widoczność

zachmurzenie

temperatura ...

inne zjawiska .

III. Okoliczności powstania zdarzenia (miejsce, czas, mechanizm zdarzenia, uczestnicy zdarzenia, dane o pociągu, taborze manewrującym, wagonach, obsłudze)

IV. Szkic odręczny miejsca zdarzenia

.....																			

V. Skutki:

1. Ofiary zdarzenia:

a) pasażerowie

w tym: zabitych, ciężko rannych

b) pracownicy łącznie z pracownikami
podwykonawcówc) użytkownicy przejazdów
kolejowychd) osoby nieuprawnione do przebywania na
obszarze kolejowym

e) inni

f) informacje o ofiarach zdarzenia

2. Określenie strat i szacunkowej wartości strat z tytułu zdarzenia

3. Ograniczenia:

a) w ruchu pociągów

b) opóźnienia pociągów

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) sieci trakcyjnej

f) urządzeń łączności (w tym rejestratorów rozmów)

g) taśmy rejestratora prędkości

h) urządzeń elektroenergetycznych

i) 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

¹⁾ Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

WZÓR

**PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA POWAŻNEGO WYPADKU/WYPADKU/INCYDENTU*
NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWYM**

sporządzony dnia w
w związku ze zdarzeniem¹¹ na przejeździe kolejowym kategorii zaistniałym w dniu
o godz na stacji/szlaku/bocznicy*¹
tor km linii
przez komisję zakładową/miejscową* 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 rogatki 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 zdarzenia 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 urządzeń ssp....., sygnalizacja 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

1. Sygnalizacji przejazdowej

2. Mechanizmów napędowych VII. Ubezpieczenie pojazdu drogowego (ubezpieczyciel,

numer polisy ubezpieczeniowej)

VIII. Wyniki przeprowadzonych badań trzeźwości osób uczestniczących w zdarzeniu

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 bezpośrednia, pierwotna, pośrednie, systemowe oraz kategoria zdarzenia)

XII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań

XIII. Ustalenia odnośnie do dalszej pracy komisji kolejowej (pod przewodnictwem)

XIV. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu

XV. Podpisy członków komisji kolejowej

*' Niepotrzebne skreślić.

¹¹ Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

Załącznik nr 5

WZÓR

(stempel jednostki organizacyjnej)

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 ¹¹		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.

¹¹ Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

KWALIFIKACJA PRZYCZYN ZDARZENIA ORAZ JEGO KATEGORIE I.

Kwalifikacja przyczyn poważnego wypadku/wypadku oraz ich kategorie

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	2	3
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, w którym 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 najechnie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia)	*10
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechnie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
12	Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
13	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, 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	Najechnie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18

1	2	3
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	Eksplozja 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, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia 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	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strzeżonym	§
32	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe z samoczynną sygnalizacją przejazdową (kat. B, C)	*32
33	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach	*33
34	Najechanie 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	Rozerwanie 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

1	2	3
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*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	

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 — najechania 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	2	3
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

1	2	3
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: — nieostonięcie 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	Eksplzja w pociągu: kotła parowozu, kotła samodzielnego ogrzewania wagonu, względnie eksplozja cysterny, zbiornika, butli itp., w tym także połączone 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. płoż 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, osunięcia 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) niepowodujące ofiar w ludziach	C65
26	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półroгатką) 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**.