

ZARZĄDZENIE NR 6./2026

**Prezesa Zarządu Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia
Zmiany nr 1 do „Instrukcji o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków,
wypadków i incydentów w transporcie kolejowym JSK–R3”**

§ 1

Na podstawie obowiązujących aktów prawnych, tj.:

- Art. 17 ust. 1 i 7 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2025 r., poz. 1234 oraz z 2026 r. poz.41) w zakresie zapewnienia bezpiecznych warunków prowadzenia ruchu kolejowego,
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2026r. zmieniające rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2026r., poz.74)

wprowadza się do stosowania Zmianę nr 1 do: **„Instrukcji o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym JSK–R3”**

§ 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 1 kwietnia 2026r.
2. Zarządzenie zostało ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce.
3. Zobowiązuje się dyrektorów działów do zapoznania podległych im pracowników z treścią Zarządzenia.

Zatwierdził:

Prezes Zarządu

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
Prezes Zarządu
p.o. Zastępcy Prezesa Zarządu
ds. Technicznych i Operacyjnych
Andrzej Dzioba

RADCA PRAWNY
Magdalena Szyra-Bensz
(KT 0231)

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE § 1 PKT 1 STR 6 OTRZYMUJE BRZMIENIE

1. Celem „Instrukcji o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym JSK R-3” (zwanej dalej Instrukcją) jest określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez realizację wniosków zapobiegawczych określonych przez komisje kolejowe.

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE § 1 PKT 14-18 STR 7 OTRZYMUJĄ BRZMIENIE

14. **Punkt niebezpieczny** – ukres rozjazdu, ukres skrzyżowania torów, granicę przetaczania, koniec drogi ochronnej przebiegu lub inny punkt, uzasadniony warunkami miejscowymi, których przejechanie w trakcie danej jazdy może grozić kolizją pojazdu kolejowego lub wykośleniem pojazdu kolejowego.
15. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
16. **Skład manewrowy** – pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem lub zespół trakcyjny wykonujący manewry. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub między pojazdami kolejowymi.
17. **Terminal towarowy** – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiającą załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów.
18. **Postępowanie** – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE § 1 PKT 19-20 STR 7 UCHYLONO

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE §1 PKT 46-47 STR 7 OTRZYMUJE BRZMIENIE

46. **Użytkownik bocznic kolejowej** – podmiot zarządzający bocznicą kolejową.
47. **Infrastruktura kolejowa** – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym.

2. Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik zarządcy infrastruktury, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

- 1) dokonać czynności, o których mowa w ust 1 pkt 3), 5) i 6), oraz polecić zamknięcie torów, jeżeli czynności te nie zostały wykonane przez dyżurnego ruchu, a zachodzi taka konieczność,
- 2) zarządzić wyjazd zespołu kolejowego ratownictwa technicznego;
- 3) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu,
- 4) zgłosić zdarzenie jednostce Żandarmerii Wojskowej,
- 5) powiadomić o zdarzeniu wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i państwowego powiatowego inspektora sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska lub życia i zdrowia ludzi,
- 6) powiadomić jednostkę organizacyjną, w której zatrudniony jest pracownik kolejowy, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy,
- 7) powiadomić właściwe terytorialnie powiatowe (miejskie) centrum zarządzania kryzysowego oraz stanowisko kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej,
- 8) powiadomić właściwe służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę infrastruktury krytycznej oraz obronność państwa – w przypadku zdarzeń mogących mieć charakter sabotażu, cyberataku, aktu terrorystycznego lub innego zagrożenia bezpieczeństwa państwa,
- 9) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierowania komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
 - a) miejsce zdarzenia,
 - b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - c) rodzaj i wielkość opakowania,
 - d) rodzaj uszkodzenia,
 - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
- 10) w przypadku zdarzenia mogącego powodować narażenie na promieniowanie jonizujące lub wystąpienie skażeń promieniotwórczych powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki za pośrednictwem Centrum do Spraw Zdarzeń Radiacyjnych i wojewodę właściwego dla miejsca zdarzenia, podając:
 - a) miejsce zdarzenia,
 - b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie substancji promieniotwórczej, uzupełnione o nazwę substancji promieniotwórczej według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - c) rodzaj i wielkość opakowania,
 - d) rodzaj uszkodzenia,
 - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym będących w zasięgu awarii,
 - f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
 - g) dane nadawcy lub odbiorcy substancji promieniotwórczej,
- 11) w przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern - żądać od właściwego przewoźnika kolejowego zapewnienia odpowiednich środków transportu, niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie,

- 12) jeżeli w wyniku zdarzenia są zabici lub ciężko ranni, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala - po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratowniczą przekazać rzecznikowi prasowemu informacje o adresach szpitali, do których przewieziono poszkodowanych, oraz o telefonach kontaktowych, celem podania ich do wiadomości publicznej za pośrednictwem środków masowego przekazu.

Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik zarządcy infrastruktury jest zobowiązany powiadomić członków komisji kolejowej ze strony przewoźnika oraz inne zainteresowane strony.

Informację o wykonaniu poszczególnych czynności, o których mowa w ust 2, należy odnotować w prowadzonej dokumentacji.

ROZDZIAŁ II ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU § 6 STR 12 PRZYJMUJE BRZMIENIE

§ 6

Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu

1. Przewodniczący komisji kolejowej lub osoba przez niego upoważniona, przy czym treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej, pisemnie powiadamia o zdarzeniu podmioty, wg wzoru zawiadomienia określonego w załączniku nr 2.
2. Zawiadomienie otrzymują:
 - 1) Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego,
 - 3) strony uczestniczące w zdarzeniu,
 - 4) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
 - Prokuratura Rejonowa,
 - Komenda Policji,
 - jednostka Żandarmerii Wojskowej.
3. Jeżeli okoliczności i kategoria zdarzenia nie są jednoznaczne, w zawiadomieniu przewodniczący wspólnie z członkami komisji kolejowej ustala kategorię zdarzenia na „w trakcie ustalania”.
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 niezwłocznie przesłać korektę zawiadomienia, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.
5. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż w pierwszym dniu roboczym następującym po dniu jego stwierdzenia.

Adres e-mail do PKBWK: pkbwk@mswia.gov.pl

Adres e-mail do UTK: zdarzenia@utk.gov.pl
6. W przypadku zdarzenia powstałego przy przewozie towarów niebezpiecznych należy dodatkowo, poza zawiadomieniem o zdarzeniu, sporządzić raport zgodnie z RID/ADR.

ROZDZIAŁ III TRYB POWOŁYWANIA KOMISJI KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWODNICZĄCEGO KOMISJI KOLEJOWEJ § 9 PKT 2 STR 13 PRZYJMUJE BRZMIENIE

2. Przy ministrze właściwym do spraw wewnętrznych działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków oraz incydentów.

ROZDZIAŁ IV SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ § 12 PKT 6 PRZYJMUJE BRZMIENIE

6. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej lub elektronicznej, w których gromadzi dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.

ROZDZIAŁ IV ROZDZIAŁ IV SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ § 12 PKT 11 UCHYLONO

ROZDZIAŁ V USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA § 21 PKT 21 STR 24

3. Protokół ustaleń końcowych albo jego kopię komisja kolejowa udostępnia:
- 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - 3) właściwej miejscowo komendzie Policji – jeśli zachodzi taka konieczność;
 - 4) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej – jeśli zachodzi taka konieczność

I.KALIFIKACJA PRZYCZYN BEZPOŚRENIJ POWAŻNEGO WYPADKU/ WYPADKU ORAZ JEJ KATEGORIE

	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kat.
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu, albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5	Miniecie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny.	*04
5a	Miniecie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny	*04
6	Niezachowanie ostrożności po minieciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał "Stój" lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej, dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11	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) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.)	*13
15	Zamach zbrodniczy	*14
16	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
17	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16
18	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
19	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatekami (kategoria "A" wg metryki przejazdowej)	*18
20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatekami (kat. "B")	*19
21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną bez rogatki (kat. "C")	*20
22	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. "D")	*21
23	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. "F")	*22
24	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno – dojazdowym do bocznicy	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*24
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, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28

29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, 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 kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31
32	Najechnięcie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
33	Najechnięcie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
34	Najechnięcie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami 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	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Nieprawidłowe zadziałanie 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 niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

1. 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 liczbowa;
- 3) zakwalifikować zdarzenie przez wstawienie w miejsce oznaczenia * liczby odnoszącej się do kategorii określonej wyżej przyczyny bezpośredniej.

2. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, oznacza minięcie:

- 1) obsługiwanego świetlnego sygnalizatora przytorowego nadającego sygnał „Stój” lub informującego o niebezpieczeństwie;
- 2) końca zezwolenia na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS;
- 3) wskaźnika WETCS 10 lub świetlnego sygnalizatora przytorowego oznaczonego za pomocą wskaźnika WETCS 10, nadającego sygnał SE, bez odpowiedniego rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej podczas jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS pociągu lub innego pojazdu kolejowego prowadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR);
- 4) punktu przekazanego przez urządzenia radiołączności lub oznaczonego w odpowiednim rozkazie pisemnym lub instrukcji europejskiej;
- 5) innego sygnału lub wskaźnika nakazującego zatrzymanie, w tym sygnału ręcznego, z wyłączeniem kosztów oporowych oraz wskaźnika W4.

3. Minięciem sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, nie jest sytuacja, w której:

- 1) pociąg lub inny pojazd kolejowy bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”;
- 2) z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie został nadany na tyle wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg lub inny pojazd kolejowy.

4. Samobójstwom oraz próbom samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, należy nadać oznaczenie literowe odpowiednio S (samobójstwo) albo PS (próba samobójcza).

5. Przykłady:

- 1) dla poważnego wypadku spowodowanego w wyniku przyjęcia pociągu lub innego pojazdu kolejowego na stację na tor zajęty – kategoria poważnego wypadku – A02;
- 2) dla wypadku – najechnięcia pociągu lub innego pojazdu kolejowego na inny pociąg lub inny pojazd kolejowy stojący na torze zajęty, z przyczyny jak w pkt 1 – kategoria wypadku – B02;
- 3) dla poważnego wypadku polegającego na najechnięciu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako samobójstwo – kategoria poważnego wypadku – A34S;
- 4) dla wypadku polegającego na najechnięciu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako próba samobójcza – kategoria wypadku – A34PS.

II. KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ INCYDENTU ORAZ ICH KATEGORIE

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kat.
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 lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Miniecie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny	C44
4a	Miniecie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny	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 lub uchylenie zamknięcia 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. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) 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, - nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	C53
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	C54
15	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	C55
16	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57

17	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
18	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykożenia lub uszkodzonych	C60
19	Zamach zbrodniczy	C61
20	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
23	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych.	C65
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą, zamykającą się lub otwierającą się rogatką bądź sygnalizatorami drogowymi, na których załączone były sygnały zabraniające wjazdu pojazdu drogowego lub pozostanie pojazdu drogowego w strefie przejazdu kolejowo-drogowego po zamknięciu rogatek lub załączeniu sygnalizacji w czasie, gdy do przejazdu kolejowo-drogowego zbliżał się pociąg lub inny pojazd kolejowy, bez kolizji z pociągiem lub pojazdem kolejowym	C66
25	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
26	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
27	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	C69

1. Dla zakwalifikowania incydentu do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy dokonać kwalifikacji przyczyny oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię literowo-liczbową.
2. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 4 i 4a tabeli, oznacza minięcie:
 - 1) obsługiwanego świetlnego sygnalizatora przytorowego nadającego sygnał „Stój” lub informującego o niebezpieczeństwie;
 - 2) końca zezwolenia na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS;
 - 3) wskaźnika W ETCS 10 lub świetlnego sygnalizatora przytorowego oznaczonego za pomocą wskaźnika W ETCS 10, nadającego sygnał SE, bez odpowiedniego rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej podczas jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS pociągu lub innego pojazdu kolejowego prowadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR);
 - 4) punktu przekazanego przez urządzenia radiolączności lub oznaczonego w odpowiednim rozkazie pisemnym lub instrukcji europejskiej;
 - 5) innego sygnału lub wskaźnika nakazującego zatrzymanie, w tym sygnału ręcznego, z wyłączeniem koźłów oporowych oraz wskaźnika W 4.
3. Minięciem sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 4 i 4a tabeli, nie jest sytuacja, w której:
 - 1) pociąg lub inny pojazd kolejowy bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”;
 - 2) z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie został nadany na tyle wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg lub inny pojazd kolejowy.
4. Próbow samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, należy nadać oznaczenie literowe PS.
5. Przykład
Dla incydentu kolejowego spowodowanego w wyniku chuligańskiego obrzucenia pociągu kamieniami – kategoria incydentu – C64.

STRONA TYTUŁOWA AKT

.....
pieczęć jednostki organizacyjnej

POSTĘPOWANIE NR.....

W sprawie poważnego wypadku / wypadku / incydentu kolejowego

KATEGORIA WYPADKU / INCYDENTU:

DATA WYPADKU / INCYDENTU:

GODZINA WYPADKU / INCYDENTU:

LINIA KOLEJOWA NR:

STACJA:.....

SZLAK:.....

KILOMETR LINII:.....

BOCZNICA KOLEJOWA:

LOKALIZACJA zdarzenia na bocznicie (rejon manewrowy/okręg nastawczy/tor):

.....

AKT ZAWIERA PONUMEROWANYCH STRON