

PKM – 13 a

Instrukcja postępowania w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych

*Przepisy wewnętrzne spełniają wymagania określone
w ustawie z dnia 28 marca 2003 r.
o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz.U. 2017 poz. 2117)
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego*

Gdańsk 2018 r.

**Uchwała Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Nr 6/01/II/2018
z dnia 23 stycznia 2018 roku**

***w sprawie: przyjęcia do stosowania zmienionej Instrukcji postępowania
w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych PKM-13a***

Na podstawie § 27 ust. 2 Statutu Spółki oraz art. 5 Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku, (t.j. Dz. U. z 2017, poz. 2117), w związku z § 4 lit. e) Regulaminu Organizacyjnego, Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Spółki Akcyjnej podejmuje następującą uchwałę:

§ 1

Zarząd przyjmuje niniejszym do stosowania zmienioną Instrukcję postępowania w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych PKM-13a, w brzemieniu przedstawionym w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem 1 lutego 2018 roku.

Jednocześnie traci moc Instrukcja postępowania w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych PKM-13a zatwierdzona Uchwałą Zarządu Nr 15/06/II/2016 z dnia 28 czerwca 2016 roku.

Prezes Zarządu



Grzegorz Mocarski

Spis treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	3
§1 Cel i zakres instrukcji	3
§2 Znaczenie używanych określeń	3
ROZDZIAŁ II SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE	6
§3 Zgłoszenie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych	6
§4 Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o wydarzeniu kolejowym.....	6
§5 Zawiadomienie o sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.....	7
§6 Rejestracja sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.....	7
§7 Zatajanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.....	8
§8 Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.....	9
§9 Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.....	9
ZAŁĄCZNIK NR 1.....	12
ZAWIADOMIENIE O SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ NA LINII KOLEJOWEJ.....	12
ZAŁĄCZNIK NR 2 KWALIFIKACJA PRZYCZYNY I KATEGORIA SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ.....	13

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§1

Cel i zakres instrukcji

1. Celem instrukcji jest określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznych oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. Instrukcja obowiązuje we wszystkich komórkach organizacyjnych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. oraz innych przedsiębiorców kolejowych, korzystających z infrastruktury należącej do Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
3. Wszystkie inne zdarzenia nie będące sytuacją potencjalnie niebezpieczną należy prowadzić wg odrębnego trybu postępowania, określonego w Instrukcji postępowania w sprawach zdarzeń kolejowych PKM-13.
4. W razie zaistnienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w obrębie punktu styku linii kolejowych 248 i 253 z innym zarządcą infrastruktury należy przestrzegać postanowień zawartych porozumień i umów.

§2

Znaczenie używanych określeń

CUiD – Centrum Utrzymania i Diagnostyki PKM S.A.

Dyspozytor – pracownik zarządcy infrastruktury nadzorujący kierowanie ruchem kolejowym lub pracownik innego przedsiębiorstwa kolejowego otrzymujący zgłoszenie o sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.

Dyżurny ruchu – pracownik zarządcy infrastruktury bezpośrednio odpowiedzialny za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym i przyległych szlakach (odstępach).

Infrastruktura kolejowa - infrastruktura kolejowa w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym (elementy określone są w załączniku nr 1 do ustawy).

Linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.

Obszar kolejowy – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.

Ograniczenie ruchu – zmniejszenie przepustowości szlaku lub stacji trwające powyżej 60 minut, jeżeli spowodowało opóźnienie pociągów.

PKM – Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.

Pociąg - pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu .

Pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.

Posterunek ruchu – wyznaczone miejsce służące do eksploatacji kolei zapewniające bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu kolejowego.

Posterunek zapowiadawczy – następczy posterunek ruchu umożliwiający zmianę kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy.

Pracownik kolejowy – pracownik PKM oraz pracownik podwykonawcy, a także pracownik innego przedsiębiorstwa, którego zatrudnienie ma związek z procesem przewozowym na sieci PKM i który w czasie wydarzenia znajduje się w pracy; obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury.

Przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.

Przerwa w ruchu pociągów – wstrzymanie ruchu pociągów wskutek przeszkody lub zatarasowania na stacji wjazdu lub wyjazdu, względnie toru szlakowego na szlaku jednotorowym, albo obu torów na szlaku dwutorowym, które uniemożliwiają jazdę pociągów do jednej z sąsiednich stacji na okres powyżej 30 minut.

Sieć kolejowa - układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury.

Stacja – posterunek zapowiadawczy, w obrębie, którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład.

Stacja Pasażerska - obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego

Przystanek osobowy – miejsce (na linii kolejowej) zatrzymania się pociągu dla wsiadania i wysiadania podróżnych, nie będące stacją.

Rejestr – rejestr poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

Straty – koszty związane z sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi.

Szlak kolejowy – część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.

Sytuacja potencjalnie niebezpieczna – wydarzenia kolejowe nie będące poważnymi wypadkami, wypadkami ani incydentami, stwarzające utrudnienia (np. przerwy lub ograniczenia) w działalności przewozowej i nie wywierające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo ruchu.

Usługa trakcyjna – działalność przewoźnika kolejowego polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem.

Wydarzenie kolejowe (zwane także „wydarzeniem”) – każda niepożądana sytuacja zaistniała w systemie kolejowym lub w jego otoczeniu zakłócająca realizację procesu przewozowego, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie pociągu lub zakłócenie prac manewrowych.

Zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty.

ROZDZIAŁ II

SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE

§3

Zgłoszenie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

1. Pracownik kolejowy, który zauważył jakiekolwiek wydarzenie kolejowe na obszarze kolejowym, powinien:
 - 1) podjąć działania zmierzające do ograniczenia skutków i potencjalnych zagrożeń wynikających z zauważonego wydarzenia;
 - 2) niezwłocznie zgłosić zauważone wydarzenie dyżurnemu ruchu LCS PKM.
2. Zgłaszający wydarzenie kolejowe powinien podać: miejsce, czas, rodzaj wydarzenia, potencjalne zagrożenia oraz podjęte działania.

§4

Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o wydarzeniu kolejowym

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o wydarzeniu kolejowym, jest obowiązany:
 - 1) w razie konieczności wezwać bezpośrednio lub za pośrednictwem dyspozytora PKM: Pogotowie Ratunkowe, Państwową Straż Pożarną, Policję (poprzez centrum powiadamiania ratunkowego tel. nr 112) - stosownie do zaistniałej sytuacji i potrzeb,
 - 2) zgłosić niezwłocznie wydarzenie dyspozytorowi PKM,
 - 3) powiadomić drużyny pociągowe o przyczynie postoju i przewidywanym czasie postoju,
 - 4) jeśli wydarzenie ma miejsce na szlaku stycznym z PKP PLK, powiadomić dyżurnego ruchu stacji stycznej PKP PLK,
 - 5) zgłosić zdarzenie do Centrum Utrzymania i Diagnostyki (CUID) i Centrum Monitoringu PKM,
 - 6) odnotować zgłoszenie i dokonane powiadomienia dotyczące wydarzenia w dzienniku telefonicznym (R-138).
2. Dyspozytor, który powziął wiadomość o wydarzeniu kolejowym jest obowiązany:
 - 1) dokonać czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 5, jeżeli czynności te nie zostały wykonane przez dyżurnego ruchu,
 - 2) powiadomić dyspozytora Przewoźnika, którego pojazd kolejowy lub pracownik

- uczestniczył w wydarzeniu kolejowym,
- 3) poinformować o wydarzeniu dyspozytora/ów zarządcy PKP PLK: odcinka/ów III i/lub X Ekspozytury w Gdańsku Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Gdańsku oraz Zakładu Linii Kolejowej w Gdyni w przypadku, gdy wydarzenie skutkuje powstaniem opóźnień pociągów lub przerwą w ruchu,
 - 4) odnotować w dzienniku dyspozytora ruchu (R-217) przyjęcie zgłoszenia i przekazanie zainteresowanym powiadomień dotyczących wydarzenia kolejowego.
3. Dyspozytor ruchu dokonuje oceny, czy wydarzenie kolejowe spełnia kryteria sytuacji potencjalnie niebezpiecznej określone w § 8 instrukcji. W przypadku uznania wydarzenia za sytuację potencjalnie niebezpieczną dokonuje kwalifikacji przyczyny i nadaje kategorię zgodnie z załącznikiem nr 2.

§5

Zawiadomienie o sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. Dyspozytor sporządza pisemne Zawiadomienie o sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na linii kolejowej, według wzoru stanowiącego załącznik nr 1 i przekazuje zainteresowanym jednostką organizacyjnym, których pojazd kolejowy lub pracownicy uczestniczyli w tym wydarzeniu.
2. Zawiadomienie powinno być przekazane niezwłocznie, nie później jednak niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia, przy wykorzystaniu poczty elektronicznej.
3. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii kwalifikacji wydarzenia kolejowego, ustalonej przyczyny albo zmianę innych ważnych informacji – należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.

§6

Rejestracja sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

1. Każda sytuacja potencjalnie niebezpieczna zaistniała na obszarze kolejowym PKM musi być zarejestrowana przez pracowników do tego zobowiązanych, niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia o jej zaistnieniu.
2. Wyznaczeni pracownicy prowadzą „Rejestr poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych” w arkuszu elektronicznym.
3. W Rejestrze powinny być zawarte następujące informacje:
 - 1) nr zgłoszenia;

- 2) podmiot raportujący;
- 3) data zdarzenia/wydarzenia;
- 4) wstępnie ustalona kategoria;
- 5) linia;
- 6) szlak/stacja;
- 7) tor;
- 8) km od;
- 9) km do;
- 10) opis zdarzenia/wydarzenia;
- 11) wstępnie ustalona przyczyna;
- 12) podmiot wstępnie przypisany jako odpowiedzialny za przyczyny;
- 13) nazwa podmiotu zatrudniającego prowadzącego pojazd kolejowy;
- 14) imię i nazwisko prowadzącego pojazd kolejowy;
- 15) numer EVN pojazdu kolejowego biorącego udział w zdarzeniu/wydarzeniu;
- 16) godzina zdarzenia/wydarzenia;
- 17) prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia/wydarzenia;
- 18) inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia/wydarzenia;
- 19) przebieg akcji ratowniczej;
- 20) wstępne określenie skutków zdarzenia/wydarzenia.

§7

Zatajanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. Zatajanie lub usiłowanie zatajania sytuacji potencjalnie niebezpiecznej jest zabronione.
2. Kierownik komórki organizacyjnej, który powziął wiadomość o zatajeniu lub próbie zatajania wydarzenia zobowiązany jest:
 - 1) zgłosić i spowodować rejestrację wydarzenia oraz podjęcie działań zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji,
 - 2) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajania lub próby zatajania wydarzenia.

§8

Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

1. Sytuację potencjalnie niebezpieczną mogą stanowić w szczególności:
 - 1) niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez pracowników kolejowych;
 - 2) kradzież, uszkodzenie lub wadliwe działanie elementów infrastruktury kolejowej;
 - 3) uszkodzenie pojazdów kolejowych powodujące konieczność ich naprawy, wymiany lub wyłączenia, w tym defekty i naprawy pojazdów trakcyjnych;
 - 4) pożar na obszarze kolejowym i w pojazdach kolejowych;
 - 5) kradzieże i dewastacje elementów infrastruktury kolejowej, budowli oraz urządzeń, w tym urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym, a także nieuprawniona ingerencja w te urządzenia;
 - 6) złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne działania, np. napady na ludzi lub pojazdy kolejowe, włamania do budynków, obrzucenie kamieniami obiektów lub pojazdów kolejowych (niestanowiące zagrożenia dla życia lub zdrowia prowadzącego pojazd kolejowy);
 - 7) inne wydarzenia, w tym wywołane zjawiskami atmosferycznymi, takimi jak: powódź, huragany, intensywne opady, oblodzenia, silne oszronienia itp., które spowodowały przerwę lub ograniczenia w ruchu;
 - 8) usterki w taborze stwierdzone podczas postoju pociągu.
2. Szczegółową klasyfikację przyczyn sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i ich kategorie zawiera Załącznik nr 2.

§9

Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

1. W przypadku, gdy przyczyna sytuacji jest znana i nie budzi wątpliwości, a obowiązujące regulacje wewnętrzne PKM S.A. i przewoźnika kolejowego określają tryb postępowania dla danej sytuacji, nie wszczyna się dodatkowych czynności związanych z badaniem tej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
2. W przypadku, gdy przyczyna lub skutki są niejednoznaczne, a mogą mieć związek z działalnością PKM S.A. właściwy kierownik komórki organizacyjnej zarządza wszczęcie (jednoosobowo lub komisyjnie) postępowania wyjaśniającego.
3. W uzasadnionych przypadkach w celu wyjaśnienia okoliczności powstania sytuacji potencjalnie niebezpiecznej dokonuje się wezwania przedstawicieli innych jednostek

organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym lub innych podmiotów właściwych dla miejsca i okoliczności zaistnienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznej. Wezwanie przedstawicieli innych jednostek do prac w komisji badającej zaistniałą sytuację potencjalnie niebezpieczną kieruje pisemnie do zainteresowanych kierownik jednostki organizacyjnej lub osoba przez niego upoważniona.

4. W pozostałych przypadkach postępowanie wyjaśniające może wszcząć inna jednostka organizacyjna biorąca udział w transporcie kolejowym, której pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
5. Przy podejmowaniu decyzji o badaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej należy kierować się zasadą, że dla wydarzenia kolejowego, które nie spełnia kryteriów incydentu, ale w innych, niekorzystnych okolicznościach (splocie negatywnych czynników) mogłoby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, należy obowiązkowo przeprowadzić postępowanie wyjaśniające okoliczności i rozmiar skutków zaistniałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.

W badaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej spowodowanej pożarem bierze udział Inspektor ds. bhp i p.poż.

6. Wyznaczony pracownik lub powołana komisja dokonuje oględzin i udokumentowania miejsca sytuacji potencjalnie niebezpiecznej i sporządza na tę okoliczność Notatkę służbową.

Notatka powinna zawierać:

- 1) Datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 2) Skład komisji (ze wskazaniem przewodniczącego) lub imię, nazwisko i stanowisko osoby prowadzącej jednoosobowo postępowanie;
 - 3) Opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 4) Ustaloną lub prawdopodobną przyczynę i kategorię sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 5) Warunki zewnętrzne, w tym warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych (temperatura, stan pogody, zjawiska oszronienia lub oblodzenia);
 - 6) Wnioski dotyczące dalszego postępowania wyjaśniającego;
 - 7) Szacunkowe straty;
 - 8) Datę i podpisy.
7. Po przeprowadzeniu dalszych, niezbędnych dla wyjaśnienia czynności, w ciągu 20 dni roboczych należy sporządzić „Sprawozdanie końcowe” z czynności, po jednym egzemplarzu dla każdej z zainteresowanych podmiotów. Sprawozdanie powinno zawierać:

- 1) Datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;

- 2) Skład komisji lub imię, nazwisko i stanowisko osoby prowadzącej postępowanie;
 - 3) Opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 4) Przyczynę i kategorię sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 5) Propozycję wniosków zapobiegawczych i do analizy ryzyka;
 - 6) Ustalenie strat w tym ich przypisania pokrycia;
 - 7) Datę i podpisy członków komisji.
8. W przypadku wątpliwości dotyczących kwalifikacji sytuacji lub jej zmiany na zdarzenie kolejowe decyzję podejmuje przewodniczący komisji/prowadzący postępowanie wyjaśniające.
 9. Na podstawie ustaleń prac komisji, wątpliwości dotyczące przypisania strat i ich pokrycia rozstrzyga się pomiędzy podmiotami gospodarczymi, których wydarzenie dotyczyło przez zespół rozjemczy na szczeblu ich kierownictw.
 10. Prowadzony elektronicznie Rejestr oraz sprawozdania końcowe z przeprowadzonych postępowań winny być przedmiotem analiz i stanowić podstawę do planowania i wdrażania działań profilaktycznych, mających na celu ograniczenie występujących sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.
 14. Po zakończeniu postępowania wyjaśniającego oryginał Sprawozdania końcowego oraz Notatki służbowej wraz z dokumentacją powstałą podczas prowadzenia czynności wyjaśniających należy przekazać do Pełnomocnika ds. bezpieczeństwa kolejowego celem dalszego wykorzystania.

ZAŁĄCZNIK NR 1

**ZAWIADOMIENIE O SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ NA LINII
KOLEJOWEJ**

.....
(miejscowość i data)

**ZAWIADOMIENIE
O SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ NA LINII KOLEJOWEJ**

Kategoria wydarzenia:
.....

Miejsce wydarzenia:
.....

Data i godzina wydarzenia:
.....

Zwięzły opis wydarzenia
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna wydarzenia:
.....

Inne prawdopodobne przyczyny wydarzenia:
.....

Przebieg akcji ratunkowej:
.....

.....
(Nr, stanowisko, imię i nazwisko
zawiadamiającego)

Otrzymują:

1.
2.

ZAŁĄCZNIK NR 2
KWALIFIKACJA PRZYCZYNY I KATEGORIA SYTUACJI POTENCJALNIE
NIEBEZPIECZNEJ

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	2	3
1	Niewłaściwie załadowany pojazd kolejowy, a także dostrzeżenie przez personel obsługi usterki w pojeździe kolejowym, która nie spowodowała konieczności wyłączenia z pociągu.	D70
2	Niewłaściwie załadowany pojazd kolejowy, a także dostrzeżenie przez personel obsługi usterki w pojeździe kolejowym, która spowodowała konieczności wyłączenia z pociągu (np. płaskie miejsca lub nalepy na powierzchni tocznej koła, luźna obręcz na kole stwierdzona podczas postoju pociągu).	D71
3	Uszkodzenie nawierzchni kolejowej (w tym pęknięcie szyny) lub obiektu inżynierskiego.	D72
4	Rozłączenie sprzęgów powietrznych między pojazdami kolejowymi powodujące zatrzymanie pociągu.	D73
5	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie łączy ogólnie-eksploatacyjnych albo łączy transmisji danych oraz awaria kabli szlakowych teletechnicznych.	D74
6	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę w torze lub skrajni toru niestanowiącą zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu, niepowodujące uszkodzeń taboru wymagających natychmiastowego wyłączenia z pociągu lub zatrzymanie się przed taką przeszkodą.	D75
7	Wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączności, energetycznych spowodowane kradzieżą.	D76
8	Wyprawienie pociągu lub pojazdu kolejowego w kierunku niezgodnym z opracowanym rozkładem jazdy, na sygnał zezwalający, przy sprawnie działających urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.	D77
9	Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym i/lub TTV, trwające ponad 24 godziny lub powodujące opóźnienia pociągów.	D78
10	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego na stacji lub przystanku osobowym, na którym miał wyznaczony postój dla wsiadania i wysiadania	D79

	pasażerów, w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo przejechanie poza miejsce oznaczone wskaźnikiem W32 (o ile w dalszym ciągu możliwe było wsiadanie i wysiadanie podróżnych na peronie, bez konieczności cofania pociągu).	
11	Przerwa łączności w sieci zapowiadawczej lub GSM-R.	D81
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, który spowodował konieczność jego naprawy, wymiany lub wyłączenia ze składu pociągu z powodu innych niż zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.	D82
13	Wysypywanie się środka chemicznego, wyciek cieczy lub ulatnianie się gazu - niewymagające interwencji władz, zastosowania środków likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego.	D83
14	Śmierć, zastrąbienie, uszkodzenie ciała w pojeździe kolejowym wyłączonym z eksploatacji lub na terenie kolejowym (bez związku z ruchem kolejowym).	D84
15	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę, w tym obrzucenie kamieniami obiektów i pojazdów kolejowych, napady na pojazdy kolejowe, niestanowiące zagrożenia dla podróżnych, pracowników kolejowych i prowadzących pojazdy kolejowe.	D85
16	Pożar obiektów, pomieszczeń kolejowych lub w granicach obszaru kolejowego (las, zboża, trawy, torowiska itp.) poza bezpośrednim sąsiedztwem torów kolejowych a także długotrwale odstawionego pojazdu kolejowego.	D86
17	Zdarzenia losowe (np. powódź, zasy py śnieżne, huragany, osunięcia się ziemi, powalone drzewa itp.) niepowodujące strat w mieniu.	D88
18	Włamanie, kradzież (również usiłowanie) mienia kolejowego lub powierzonego.	D89
19	Niewłaściwe załadowanie przesyłki.	D90
20	Niezachowanie ostrożności podczas wsiadania lub wysiadania z pociągu podczas postoju pociągu przy peronie.	D91
21	Wydarzenia związane z czynnościami handlowymi lub technologicznymi w pociągu np.: wydłużone lokowanie podróżnych, oczekiwanie na drużynę pociągową lub wydłużona podmiana, interwencja Policji itp.	D92
20	Inne, niewystępujące powyżej, a zgodne z definicją sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.	D93