



**ZASADY PROWADZENIA
RUCHU KOLEJOWEGO
I SYGNALIZACJI
NA INFRASTRUKTURZE KOLEJOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDYNIA S.A.
MPG-R**

ZATWIERDZIŁ:

PREZES ZARZĄDU

Jacek Sadaj

.....

WICEPREZES ZARZĄDU
Dyrektor ds. Infrastruktury
i Zarządzania Majątkiem

Kazimierz Koralewski

GDYNIA 2023

Tytuł przepisu wewnętrznego:

**ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO I SYGNALIZACJI
NA INFRASTRUKTURZE KOLEJOWEJ ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDYNIA S.A.
MPG-R**

Podstawa opracowania przepisu wewnętrznego:

Art. 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 602 z późn. zm.)

Przepisy i normy prawne wykorzystane w przepisie do ustalenia warunków miejscowych:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym
2. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych
3. Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID)
4. Załącznik 2 do Umowy SMGS – Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych
5. Rozporządzenie ministra właściwego ds. transportu w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji
6. Rozporządzenie ministra właściwego ds. transportu w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych
7. Rozporządzenie ministra właściwego ds. transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym
8. Rozporządzenie ministra właściwego ds. gospodarki w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie

Uwaga: Do stosowania niniejszego przepisu wewnętrznego niezbędne są powołane wyżej przepisy prawne, w przypadku powołań datowanych (posiadających wskazane publikatory) ma zastosowanie wyłącznie wydanie cytowane. W przypadku powołań niedatowanych stosuje się ostatnie wydanie przepisu prawnego powołanego (łącznie ze zmianami).

Przepis przeznaczony jest do stosowania w zakresie bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na obszarze infrastruktury kolejowej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Przepis wewnętrzny spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Edycja nr 01, marzec 2023 r.

.....
ZATWIERDZAM EDYCJE

Spis treści

A. Informacje ogólne	5
A.1. Słownik pojęć	5
A.2. Cel i zakres obowiązywania przepisu wewnętrznego.....	7
A.3. Ogólne zasady prowadzenia ruchu kolejowego objęte przepisem.....	7
B. Zasady oraz technika prowadzenia i organizacji ruchu kolejowego	9
B.1. Sposoby wykonywania manewrów	9
B.2. Wykonywanie ruchów pojazdami i sygnalizacja przy manewrach.....	10
B.2.1. Usytuowanie pojazdu z napędem w składzie manewrowym.....	10
B.2.2. Zadania drużyny manewrowej	10
B.2.3. Prędkości jazd manewrowych.....	13
B.2.4. Posługiwanie się płozami hamulcowymi.....	13
B.3. Odrzucanie i staczanie wagonów	15
B.3.1. Zasady ogólne	15
B.3.2. Warunki ogólne wykonywania manewrów	15
B.3.3. Warunki szczególne wykonywania manewrów	15
B.4. Hamowanie wagonów	16
B.5. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych	17
B.6. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem.....	18
B.7. Manewry na torach stycznej infrastruktury kolejowej.....	19
B.8. Manewry przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia dla pieszych.....	20
B.9. Manewry z wagonami zawierającymi towar niebezpieczny, przesyłkę nadzwyczajną, pojazdami kolejowymi grożącymi wykołosem.....	21
B.9.1. Manewry z wagonami zawierającymi towar niebezpieczny.....	21
B.9.2. Manewry z wagonami zawierającymi przesyłkę nadzwyczajną	21
B.9.3. Manewry pojazdami kolejowymi grożącymi wykołosem	21
B.10. Zasady przetaczania pojazdów kolejowych bez użycia pojazdu kolejowego z napędem.	21
B.11. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych	22
B.11.1. Zasady ogólne	22
B.11.2. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych na estakadach	23
B.11.3. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych na wywrotnicach wagonowych	24
B.11.4. Zasady prowadzenia manewrów przy obsłudze wag wagonowych	24
B.12. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznica kolejową a torami zarządcy sąsiadującej infrastruktury kolejowej	24
B.13. Postanowienia dotyczące regulaminu technicznego	24
C. Zasady zestawiania pociągów	26
C.1. Ogólne zasady zestawiania pociągów.....	26
C.2. Warunki włączania wagonów do pociągów	27
C.2.1. Warunki włączania wagonów do pociągów towarowych	28
C.3. Zasady szczegółowe zestawiania pociągów	29
C.3.1. Rozmieszczanie taboru w pociągach towarowych	29
C.3.2. Umieszczanie lokomotyw w pociągach	30
C.3.3. Ustalanie długości i masy pociągu.....	31
C.3.4. Włączanie wagonów z przesyłkami	33
C.3.5. Przewóz próżnych, nieoczyszczonych opakowań i taboru po towarach niebezpiecznych 33	
C.3.6. Stosowanie odległości ochronnych.....	34
D. Personel wykonujący prace manewrowe	34
D.1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	34
D.2. Obowiązki personelu wykonującego manewry	35
D.2.1. Obowiązki nadzorującego manewry	35

D.2.2.	Obowiązki kierownika manewrów	36
D.2.3.	Obowiązki manewrowego	38
D.2.4.	Obowiązki drużyny trakcyjnej.....	39
D.2.5.	Obowiązki pracowników posterunków nastawczych biorących udział w wykonywaniu manewrów.....	40
E.	Zasady sygnalizacji	41
E.1.	Zasady ogólne	41
E.2.	Stosowane sygnały	41
E.3.	Stosowane wskaźniki.....	43
F.	Wymagania w zakresie bezpieczeństwa pracy	43
G.	Postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów	44
G.1.	Używane pojęcia.....	44
G.2.	Zgłaszanie zdarzeń kolejowych	45
G.3.	Postępowanie w przypadku zaistnienia zdarzenia	45
G.4.	Zawiadomienie o zaistniałym zdarzeniu	47
G.5.	Sposób powoływania oraz tryb pracy komisji kolejowej	49
G.5.1.	Powoływanie komisji kolejowej	49
G.5.2.	Skład komisji	49
G.5.3.	Tryb pracy komisji kolejowej	50
G.6.	Obowiązki i uprawnienia komisji kolejowych	51
G.7.	Badanie zdarzeń przez komisję kolejową	52
G.7.1.	Podjęcie pracy przez komisję kolejową	52
G.7.2.	Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia	53
G.7.3.	Zakresy prowadzonych badań.....	54
G.7.4.	Protokół oględzin miejsca wypadku i ocena wstępna zdarzenia	59
G.7.5.	Czynności w toku postępowania komisji.....	60
G.8.	Zasady ustalania przyczyn zdarzenia i wniosków	61
G.9.	Protokół ustaleń końcowych	63
G.10.	Terminy i działania po zakończeniu postępowania	64
G.11.	Postanowienia końcowe	66
H.	Wymagane zakresy ewidencjonowania działań – Załączniki do przepisu wewnętrznego	66
H.1.	Karta próby hamulca	66
H.2.	Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu	66
H.3.	Wykaz zdawczy	67
H.4.	Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania	67
I.	Zasady postępowania przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych.....	69
I.1.	Określenie towarów niebezpiecznych	69
I.2.	Klasyfikacja towarów niebezpiecznych.....	69
I.3.	Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR).....	70
I.4.	Władze właściwe w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.....	72
I.5.	Zadania i obowiązki doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych kolejną	72
J.	Wzory stosowanych nalepek.....	73
J.1.	Stosowane stałe oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach wymagających zachowania szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewrów.....	73
J.2.	Nalepki ostrzegawcze stosowane na wagonach cysternach i kontenerach przy przewozie materiałów niebezpiecznych.....	77
J.3.	Wyposażenie i oznakowanie kontenerów, taboru kolejowego i naczep samochodowych	78
J.4.	Opis zachowań personelu wynikających z właściwości zagrożeń spowodowanych przewozem towarów niebezpiecznych według klas i podejmowanych działań w zależności od powstałych okoliczności.....	81
K.	Wykaz zmian i uzupełnień.....	85

ZAŁĄCZNIKI	86
ZAŁĄCZNIK E.1 Sygnały i wskaźnik stosowane na obszarze infrastruktury kolejowej ZMPG	87
1. Sygnały nadawane przez semafor	88
1.1 Sygnały nadawane przez semafor światlny	88
1.2 Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforowe	90
2. Tarcze	90
2.1 Tarcze manewrowe	90
3. Zasady umieszczania sygnalizatorów	91
4. Sygnały	92
4.1 Sygnały zamknięcia toru	92
4.2 Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane przenośnymi tarczami	93
4.3 Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby	96
4.4 Sygnały dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegawczym pojazdu kolejowego	100
4.5 Sygnały dawane przy wyprawianiu i przepuszczaniu pociągów	100
4.6 Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych	104
4.7 Sygnały alarmowe	106
5. Wskaźniki	109
5.1 Wskaźniki ogólnoeksploatacyjne	111
5.2 Wskaźniki odnoszące się do zelektryfikowanych torów kolejowych	120
ZAŁĄCZNIK G.1. Zasady działań zapobiegawczych	123
G.1.1. Zasady ogólne	123
G.1.2. Postępowanie z sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi	124
ZAŁĄCZNIK G.2. Zasady statystyki zdarzeń	124
ZAŁĄCZNIK G.3. Wzory dokumentów stosowanych przez komisję kolejową na obszarze ZMPG	125
<i>Wzór Zawiadomienia o poważnym wypadku / wypadku / incydencie</i>	<i>125</i>
ZAŁĄCZNIK H.1. Wzór - Karta próby hamulca	126
ZAŁĄCZNIK H.2. Wzór - Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu	127
ZAŁĄCZNIK I Wzory rozkazów pisemnych	128

A. Informacje ogólne

A.1. Słownik pojęć

1. Użyte w instrukcji terminy oznaczają:

- a. **droga przebiegu** – tor kolejowy, po którym pociąg przejeżdża w obrębie posterunku ruchu wraz ze zwrotnicami znajdującymi się w tym torze oraz zwrotnice i inne urządzenia sterowania ruchem kolejowym znajdujące się poza torem, które służą do jego ochrony oraz są nastawiane tak, aby bezpieczeństwo jazdy po tej drodze było zapewnione
- b. **drużyna manewrowa** - zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i co najmniej jednego pracownika (manewrowy lub inny pracownik posiadający wymagane kwalifikacje do wykonywania manewrów i hamowania pojazdów kolejowych)
- c. **hamulec postojowy** - hamulec, który umożliwi unieruchomienie pojazdu na postoju; zwykle jest to hamulec mechaniczny, uruchamiany przez zakręcenie koła lub korby
- d. **hamulec ręczny** - w wagonie hamulec mechaniczny, który umożliwi zarówno unieruchomienie wagonu na postoju (jak hamulec postojowy) jak i hamowanie wagonu w czasie jazdy; hamulec ręczny uruchamiany jest z wnętrza wagonu osobowego lub pomostu hamulcowego w wagonie towarowym, przez zakręcenie koła lub korby
- e. **hamulec zespolony (samoczynny)** – hamulec na sprężone powietrze dostarczane przez pojazd z napędem lub inne urządzenie do wszystkich pojazdów w składzie wagonów umożliwiające sterowanie z miejsca dostarczania sprężonego powietrza wszystkimi podłączonymi do przewodu głównego hamulcami poszczególnych pojazdów
- f. **kierownik manewrów** – pracownik posiadający wymagane kwalifikacje odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej; Kierownikiem manewrów może być: ustawiacz, kierownik pociągu, dyżurny ruchu, nastawniczy (ewentualnie zwrotniczy) przy niepilotowanych jazdach manewrowych, inny pracownik posiadający wymagane kwalifikacje do wykonywania czynności ustawiacza lub kierownika pociągu
- g. **kierujący pracą bocznicą** - personel ZMPG zatrudniony na stanowiskach niezwiązanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego na bocznicach (koordynator ZMPG)
- h. **manewr** - zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu
- i. **maszynista** - prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe z napędem, który posiada licencję maszynisty lub uprawnienia prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe
- j. **miejscowy rozkład jazdy** – jest to każdy dokument określający czasy obsługi, tj. przyjmowanie i wyprawianie składów manewrowych lub pociągów pomiędzy torami ZMPG i torami zarządcy stycznej infrastruktury kolejowej
- k. **nadzorujący manewry** – osoba odpowiadająca, w zakresie ustalonym regulaminem technicznym lub regulaminem pracy bocznic kolejowej, za zgodne z przepisami, bezpieczne i terminowe wykonanie pracy manewrowej
- l. **nadzorujący pracę bocznic** - personel ZMPG zatrudniony na stanowiskach związanych z eksploatacją bocznic, z wyłączeniem prac związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem pracy na bocznicach (Dyspozytor Portu ds. Kolejowych, Specjalista ds. Kolejowych, Referent ds. Kolejowych, Kierownictwo Działu Głównego Dyspozytora Portu)

- m. **obszar działania** – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy
- n. **odległość ochronna** - odległość zmierzona pomiędzy tarczami zderzaków lub ścianami czołowymi kontenerów wielkich:
- 1) wynosi co najmniej 18 m lub
 - 2) odpowiada dwóm wagonom dwuosiowym lub jednemu wagonowi cztero- lub więcej osiowemu
- o. **okręg nastawczy** - część lub całość obszaru posterunku ruchu, na którym wszystkie urządzenia srk obsługuje jeden posterunek nastawczy. Okręg nastawczy składa się z dwóch lub więcej rejonów manewrowych
- p. **plan pracy manewrowej** - przyjęty do realizacji porządek wykonania pracy manewrowej, w określonym przedziale czasu, ustalony przez kierującego manewrami i podany do wiadomości uczestnikom manewrów
- q. **pociąg** - pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu
- r. **pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu (tj. wagon, lokomotywa, pojazd specjalny, pojazd dwudrogowy i pojazd pomocniczy)
- s. **pojazd kolejowy z napędem** - pojazd wytwarzający siłę pociągową np. pojazd trakcyjny, pojazd specjalny z napędem i pojazd pomocniczy z napędem
- t. **prowadzący pojazd kolejowy z napędem** - maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca drezyny lub wózka motorowego lub maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej
- u. **przewoźnik kolejowy** - przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa
- v. **personel boczny** - pracownicy zatrudnieni w ZMPG
- w. **rejon manewrowy** - obszar boczny kolejowej wydzielony pod względem organizacji i technologii manewrów, w którym zasadniczo zatrudniona jest jedna drużyna manewrowa z lokomotywą manewrową lub innym urządzeniem technicznym służącym do manewrów
- x. **regulamin pracy boczny kolejowej** – dokument zawierający szczegółowe postanowienia dostosowujące ogólnie obowiązujące przepisy do warunków miejscowych, w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów oraz obsługą punktów ładunkowych na bocznicach
- y. **rozrządzanie wagonów** - rozstawianie wagonów na odpowiednie tory, najczęściej w celu zestawiania pociągu
- z. **skład pociągu** - zestawione pojazdy kolejowe bez czynnego pojazdu kolejowego z napędem przygotowane do włączenia do pociągu lub znajdujące się w nim
- aa. **skład manewrowy** - pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem lub zespół pojazdów kolejowych z napędem wykonujący manewry

- bb. **stacja styczna** – oznacza stację kolejową zarządcy infrastruktury kolejowej sąsiadującą z obszarem działania, która uczestniczy w ruchu kolejowym pomiędzy tym obszarem i siecią kolejową zarządzaną przez tego zarządcę
- cc. **tor dojazdowy** – droga kolejowa służąca do przemieszczania wagonów na i z torów ZMPG na styczną infrastrukturę kolejową
- dd. **użytkownik bocznic kolejowej** – podmiot zarządzający bocznicą kolejową, o którym mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. e ustawy o transporcie kolejowym
- ee. **zdawczy skład manewrowy** – wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach dojazdowych do ZMPG
- ff. **ZMPG** - Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. - podmiot zarządzający infrastrukturą Portu Gdynia

A.2. Cel i zakres obowiązywania przepisu wewnętrznego

1. Przepis wewnętrzny „Zasady prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na infrastrukturze kolejowej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. MPG-R” określa zasady i procedurę sposobów prowadzenia ruchu, w tym wykonywania manewrów, na obszarze objętym niniejszym przepisem w celu:
 - a. określenia wymogów i zasad zapewniających bezpieczeństwo osób, pojazdów kolejowych i ładunków,
 - b. wykorzystania przy opracowywaniu technologii pracy i regulaminu pracy bocznic kolejowej,
2. Zasady opisane w niniejszym przepisie obowiązują na obszarze infrastrukturze kolejowej ZMPG personel:
 - a. zatrudniony przez ZMPG, który przyjął i zatwierdził niniejsze przepisy do stosowania;
 - b. przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy w obrębie obszaru działania,
 - c. przedsiębiorstw wykonujących w oparciu o umowę lub zlecenie prace związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, diagnostyki i utrzymania infrastruktury.
3. Znajomość postanowień niniejszego przepisu wewnętrznego obejmuje, w zakresie dotyczącym zajmowanego stanowiska, personel związany z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego oraz nadzorem nad pracą na obszarze infrastruktury kolejowej ZMPG, tj.:
 - a. kierujący pracą bocznicy,
 - b. nadzorujący pracę bocznicy,
 - c. dyżurny ruchu,
 - d. nastawniczy,
 - e. zwrotniczy
 - f. ustawiacz,
 - g. manewrowy,
 - h. prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe w obrębie bocznic kolejowej,

A.3. Ogólne zasady prowadzenia ruchu kolejowego objęte przepisem

1. Prowadzenie ruchu kolejowego w obszarze działania wykonywane jest w celu:
 - a. przyjmowania i wyprawiania, na infrastrukturę styczną do obszaru działania, pociągów i składów manewrowych,
 - b. wykonywania manewrów składami manewrowymi w zakresie:

- ✓ rozrządzenia wagonów,
- ✓ zestawianie składów pociągów,
- ✓ wykonywanie jazd manewrowych,
- ✓ podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych,
- ✓ przestawianie pojazdów kolejowych z jednego toru na drugi,
- ✓ podstawianie wagonów do wykonania czynności dodatkowych [czyszczenia, mycia, ważenia, przeglądów i napraw i innych], oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności.

2. Rejony manewrowe

Bocznicą dla potrzeb bezpiecznej organizacji ruchu kolejowego, w tym szczególnie wykonywania manewrów może zostać podzielona na rejony manewrowe zgodnie z zasadami:

- a. liczba rejonów manewrowych winna zapewniać spełnienie warunku pracy w nim wykonywanej przez jedną drużynę manewrową z lokomotywą manewrową (zespoloną) lub innym urządzeniem technicznym służącym do manewrów;
- b. rejonom manewrowym pod względem funkcji technologicznych nadawane są numery i/lub określenia wskazujące na ich podstawową funkcję, np. rejon zestawiania lub rejon obsługi określonego nazwą punktu ładunkowego;
- c. przyjmowanie i wyprawianie składów pociągów oraz manewry mają charakter pracy planowej i odbywają się na podstawie „miejscowego rozkładu jazdy” lub planu pracy manewrowej;
- d. podział bocznic na rejony manewrowe, dozwolone sposoby manewrowania oraz wszelkie ograniczenia dotyczące manewrów należy wskazać w regulaminie pracy bocznic kolejowej.

3. Zwrotnice i wykolejnice

Zwrotnice i wykolejnice są urządzeniami służącymi do sterowania ruchem kolejowym i mogą być obsługiwane zdalnie lub miejscowo (ręcznie).

- 3.1. prowadzenie ruchu z wykorzystaniem zwrotnic nastawianych zdalnie określają zasady wskazane w regulaminie posterunku ruchu wyposażonego w takie urządzenia lub regulaminie obsługi urządzeń zdalnego sterowania ruchem, które to dokumenty stanowią załącznik do regulaminu pracy bocznic kolejowej.
- 3.2. Prowadzenie ruchu z wykorzystaniem zwrotnic nastawianych miejscowo określają poniższe zasady:
 - a. zwrotnice obsługiwane ręcznie przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi. Położenie przeciwwagi z białym półkolem u góry oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy, natomiast położenie przeciwwagi z białym półkolem na dole oznacza położenie zwrotnicy na kierunek zwrotny,
 - b. po odpowiednim nastawieniu zwrotnic i wykolejnic lub sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia i zamknięcia, pracownicy wykonujący manewry prowadzą ruch kolejowy za pomocą sygnałów ręcznych: Rm1 „Do mnie” lub Rm2 „Ode mnie”,
 - c. po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy nastawić w położenie zasadnicze,
 - d. przy przestawianiu zwrotnicy (wykolejnicy), pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica (wykolejnica), następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią taboru,

- e. zabronione jest przestawianie zwrotnicy (wykolejnicy) tuż przed zbliżającym się pojazdem kolejowym,
4. Wykonywanie ruchu kolejowego (manewrów) dokonywane jest poprzez układanie dróg przebiegu przez dyżurnego ruchu, nastawniczych oraz drużynę manewrową. Ruch kolejowy i manewry bez udziału drużyny manewrowej może być wykonywany na polecenie personelu posterunków nastawczych jedynie w przypadkach:
- a. wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu,
 - b. wykonywania jazdy manewrowej:
 - ✓ pojazdów pomocniczych;
 - ✓ taboru specjalnego;
 - ✓ pojazdów kolejowych z napędem bez doczepionego taboru;
 - ✓ pojazdów kolejowych z napędem ciągnących nie więcej niż cztery wagony towarowe.

B. Zasady oraz technika prowadzenia i organizacji ruchu kolejowego

B.1. Sposoby wykonywania manewrów

1. Manewry to zarówno wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych (ruch kolejowy) jak też wszystkie związane z nimi czynności na torach z wyłączeniem ruchu kolejowego związanego z wjazdem, wyjazdem i przejazdem pociągu.
2. Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych i ich bezpieczeństwo zależne jest od prędkości ich wykonywania w zależności od warunków, wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód.
3. Na obszarze ZMPG wykonywanie manewrów odbywa się sposobem odstawczym.
4. Odstawianie (przetaczanie) polega na przestawianiu pojazdów kolejowych na odpowiedni tor (miejsce) i odczepieniu danej grupy taboru po zatrzymaniu.
5. Dopychanie wagonów może mieć miejsce najczęściej po zakończeniu rozrządzenia na torach kierunkowych lub w celu połączenia składu wagonów w trakcie zestawiania pociągu.
6. Odstawianie może być wykonywane pojazdem kolejowym z napędem, pojazdem drogowym, podciągarką lub innym urządzeniem technicznym przeznaczonym do przemieszczania pojazdów kolejowych.
7. Drogi przebiegu dla manewrów na żądanie kierownika manewrów nastawia pracownik obsługujący zwrotnicę właściwego okręgu nastawczego. Tam, gdzie zwrotnic nie obsługuje posterunek nastawczy, należy wskazać w regulaminie technicznym oraz w regulaminie pracy bocznic kolejowej, kto i które zwrotnice obsługuje.
8. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność uprawniony pracownik, który je obsługuje.
9. Drogi przebiegu dla jazd niepilotowanych pojazdów (bez drużyny manewrowej) nastawia na żądanie kierującego pojazdem, wyznaczony uprawniony pracownik obsługujący urządzenia srk w danym okręgu nastawczym. Pracownik ten spełnia wówczas obowiązki kierownika manewrów.

B.2. Wykonywanie ruchów pojazdami i sygnalizacja przy manewrach

B.2.1. Usytuowanie pojazdu z napędem w składzie manewrowym

1. Przy wykonywaniu manewrów pojazd kolejowy z napędem powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku toru - w miarę możliwości od strony spadku. Wyjątkowo na torach położonych na poziomie lub na pochyleniu nie większym niż 2,5‰, można umieszczać pojazd kolejowy z napędem między przetaczanym taborem pod warunkiem, że nie będzie stosowane odrzucanie wagonów.
2. W czasie manewrowania na torze o pochyleniu większym niż 2,5‰, pojazd kolejowy z napędem powinien znajdować się od strony spadku. Jeżeli jest to niemożliwe, wszystkie wagony składu manewrowego należy włączyć do hamulca zespolonego, przy czym co najmniej 1 wagon na każde 10 wagonów oraz pierwszy od strony spadku, muszą mieć czynny hamulec, a prędkość manewrów na bocznicy ZMPG należy ograniczyć do 5 km/h.
3. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą.
4. W czasie jazdy wagony popychane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem. Odstępstwa dopuszczalne są tylko podczas dopychania wagonów na torach kierunkowych.
5. Przed rozpoczęciem manewrowania tabor należy odhamować oraz usunąć spod kół taboru kliny, lub płozy hamulcowe.

B.2.2. Zadania drużyny manewrowej

1. Personel, któremu powierzono nastawianie drogi przebiegu manewrów w określonym rejonie tworzy drużynę manewrową, która składa się z co najmniej jednej wykwalifikowanej osoby nazywanej kierownikiem manewrów, tj. uprawnienia nastawniczego, kierownika pociągu lub ustawiacza.
2. Bez drużyny manewrowej może odbywać się:
 - a. jazda manewrowa pojazdów pomocniczych;
 - b. jazda manewrowa taboru specjalnego;
 - c. jazda manewrowa pojazdów kolejowych z napędem bez doczepionego taboru;
 - d. przejazd ciągniętych składów pociągowych z torów przyjazdowych do innego rejonu oraz z torów określonego rejonu manewrowego na tory odjazdowe;
 - e. jazda manewrowa lokomotywy pchającej dwa wagony towarowe gdy drużyna trakcyjna jest dwuosobowa.
3. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice i wykolejnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy.
4. Zasada wskazana w pkt. 3 nie dotyczy przebiegowego nastawiania zwrotnic i wykolejnic (przy urządzeniach przekąźnikowych).
5. Jeżeli tabor wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać taboru. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy tabor usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, jeżeli pracownik obsługujący zwrotnicę stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy oraz zezwoli na jazdę.

6. Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego, o ile nastawianie drogi przebiegu dla manewrów zostało powierzone drużynie manewrowej.
7. Jeżeli jazda manewrowa (ruch pojazdów) ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego, bez wjeżdżania w sąsiedni okręg nastawniczy, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów powinien uzyskać na to zgodę kierownika manewrów rejonu, w którym ma się odbywać ruch manewrowy.
8. Jeżeli ruch manewrowy ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego z wjazdem w sąsiedni okręg nastawniczy, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów, który chce ten ruch wykonać, powinien po porozumieniu się z kierownikiem manewrów w tym rejonie uzyskać także zgodę od pracownika nastawiającego drogi przebiegu dla manewrów w rejonie, do którego ma się odbyć ruch manewrowy. Zgodę tę może kierownik manewrów uzyskać również za pośrednictwem pracownika obsługującego zwrotnicę własnego okręgu nastawczego.
9. Wyrażona zgoda ważna jest na jazdę do:
 - a. najbliższego urządzenia sygnałowego sąsiedniego okręgu nastawczego ważnego dla tej jazdy,
 - b. zakresu najbliższego rozjazdu, skrzyżowania torów, jeżeli brak jest urządzenia sygnałowego dla tej jazdy,
 - c. wykolejnicy sąsiedniego okręgu nastawczego.
10. Jazda poza punkty określone w pkt. 9 może się odbywać na zasadach wskazanych w pkt. 12.
11. Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma się odbyć ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonane bez uzgodnienia do najbliższego urządzenia sygnałowego ważnego dla tych jazd manewrowych. Jeżeli takiego urządzenia nie ma - to do zakresu najbliższej zwrotnicy lub skrzyżowania torów manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy regulować tak, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany. Dalsza jazda może się odbywać po uzyskaniu zgody pracownika nastawiającego drogi przebiegu w tym okręgu nastawczym.
12. Jeśli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po ułożeniu drogi przebiegu dla manewru, pracownik obsługujący zwrotnicę lub dyżurny ruchu daje pozwolenie na tą jazdę za pomocą sygnału na tarczy manewrowej lub zaporowej, albo na semaforze oznaczonym białą tabliczką z czarną literą „m”. Jeżeli nie ma urządzenia sygnałowego, wówczas pracownik posterunku nastawczego pozwolenie to daje za pomocą sygnałów "Do mnie" lub "ode mnie". Pozwolenie może być dane również za pomocą urządzeń łączności, także w przypadku uszkodzenia urządzenia sygnałowego.
13. O utrzymaniu pozwolenia ustnego lub za pomocą środków łączności na przejazd składu manewrowego obok semafora, tarczy zaporowej, tarczy manewrowej, na których nie można nastawić sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powinien powiadomić maszynistę.
14. Gdyby odebranie sygnału "Do mnie" lub "Ode mnie" było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni odpowiedniego sygnału, sygnał ten można zastąpić słowami: „Lokomotywa nr lub skład manewrowy nr (z lokomotywą nr.....) jechać w kierunku", przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.
15. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie. Po minięciu urządzenia sygnałowego przez tabor manewrujący,

powinno być ono nastawione na sygnał zabraniający dokonywania manewrów. Lokomotywy przepuszczane jednocześnie na ten sam sygnał na sygnalizatorze powinny być sprzęgnięte.

16. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spomiędzy wagonów.
17. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego. Wyjątek stanowią przypadki wskazane w punkcie B.2.3 ppkt. 6, pkt. D.2.2 ppkt. 6.
18. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny być wydawane i przekazywane w sposób krótki, zwięzły, jasny i wyraźny, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości. W przypadku niejasności, na żądanie odbierającego polecenia bądź informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.
19. Przed wydaniem polecenia za pomocą radiotelefonu należy najpierw wywołać odbiorcę polecenia, a po jego zgłoszeniu się i ustaleniu, że zgłosił się właściwy odbiorca, należy wydać polecenie. Treść polecenia musi być powtórzona przez odbierającego.
20. Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy pracownik obsługujący zwrotnicę albo manewrowy wyznaczony do obsługi zwrotnic dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz nie ma przeszkód dla uruchomienia taboru (płozy lub kliny pod kołami, zahamowane wagony, tabor poza ukresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.). Usunięcie płożów lub klinów spod kół wagonów jak i odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie ukresu, kierownik manewrów może zlecić manewrowym, którzy wykonanie polecenia powinni zgłosić w sposób uprzednio ustalony. Polecenie wykonania ruchu manewrowego daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów ręcznych. Jeżeli drużyna pojazdu kolejowego z napędem nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnały podawane przez niego, manewrowi powinni powtarzać maszyniście.
21. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się stanowisko maszynisty. Jeżeli skład manewrowy znajduje się na łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku.
22. Dopuszcza się na warunkach określonych w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznic kolejowej możliwość przekazania przez kierownika manewrów maszyniście polecenia radiotelefonem jeżeli na bocznicie eksploatowana jest radiotelefoniczna sieć manewrowa.
23. Podczas wykonywania manewrów kierownik manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, jego drogę przebiegu, pracowników drużyny manewrowej oraz mógł porozumiewać się zarówno z nimi jak i pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu do manewrów. Na terenie całej infrastruktury kolejowej ZMPG, każdy zarówno ciągniony jak i spychany skład manewrowy powinien być poprzedzany przez pracownika, który obowiązany jest obserwować drogę przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał ręczny D2 „Stój”. Jeżeli pracownik nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie, wówczas powinien on poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy. W porze ciemnej pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy. Przy dojeżdżaniu w porze ciemnej do stojącego taboru w celu sprzęgnięcia, przy czole stojącego taboru powinien znajdować się pracownik i oświetlać latarką stojący tabor. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgania oraz ubezpieczenia pracownika zatrudnionego przy sprzęganiu taboru.
24. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania taboru poza ukresami torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory, na rozjazdach

oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie technicznym oraz w regulaminie pracy boczniczy kolejowej.

25. Kierownik manewrów powinien zastosować się niezwłocznie do polecenia dyżurnego ruchu lub żądania nastawniczego (zwrotniczego), dotyczącego przerwania manewrów, opróżnienia albo nie zajmowania toru. Wykonanie polecenia należy zgłosić wydającemu to polecenie.

B.2.3. Prędkości jazd manewrowych

1. Prędkość jazd manewrowych na infrastrukturze kolejowej ZMPG nie może przekraczać 5 km/h.
2. Prędkości dozwolone na układach torowych infrastruktury kolejowej ZMPG określone są w regulaminie pracy boczniczy kolejowej.
3. Przypadki ograniczenia dopuszczalnych prędkości ogólnie stosowanych przy manewrach na boczniczy kolejowej, uzależnione od warunków miejscowych:
 - a. 3 km/h w przypadkach:
 - ✓ przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru lub do kozła oporowego,
 - ✓ przy przetaczaniu taboru za pomocą urządzeń mechanicznych.
4. W czasie złych warunków atmosferycznych (gwałtowna burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
5. Jazdy manewrowe pojazdów pomocniczych, taboru specjalnego oraz pojazdów kolejowych z napędem bez doczepionego taboru lub ciągnących nie więcej niż cztery wagony towarowe i przejazd składów pociągowych z torów przyjazdowych do innego rejonu mogą odbywać się bez pilotowania przez drużynę manewrową.
6. Jazda manewrowa pojazdu kolejowego z napędem pchającego dwa wagony towarowe może odbywać się bez pilotowania, gdy drużyna lokomotywowa jest dwuosobowa. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie w zależności od warunków miejscowych określone są w regulaminie pracy boczniczy kolejowej.

B.2.4. Posługiwanie się płozami hamulcowymi

1. Płozy hamulcowe używane są do zabezpieczania odstawionych na postój pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem.
2. Należy dobierać typy płozów hamulcowych odpowiednie do typów szyn, na których będą te płozy wykładane.
3. W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami), a mianowicie:
 - a. typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony - do szyn typu S42, S49,
 - b. typu PL2 o szerokości 78 mm, malowane na kolor żółty - do szyn typu 8, S60/UIC60/60E1 oraz R65 (tor szeroki),
 - c. typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy - do szyn typu 8, 15, S42, S49, S60/UIC60/60E1, R65.
4. Mogą być stosowane również płozy jednowargowe, które można używać do różnych typów szyn.

5. Niedopuszczalne jest stosowanie płóz o wymiarach nie przewidzianych dla danego typu szyn zarówno w torach, jak i na wyrzutniach płozów. Na torach ZMPG stosowane są płozy hamulcowe do szyn typu S42 i S49 oznaczone kolorem czerwonym.
6. Użytkownicy płóz o różnych wymiarach powierzchni ślizgowej podeszwy powinni posiadać szablony do sprawdzania rozstępu między wargami płozu przed wydaniem ich do pracy manewrowej. Dozwolona tolerancja podanych wymiarów wynosi ± 1 mm.
7. Używając płozów hamulcowych przy hamowaniu pojazdu kolejowego, aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płoza do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jego pracę, należy po wyłożeniu płoza ruchem ślizgowym przesunąć go nieco w kierunku biegu pojazdu kolejowego. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby warga płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
8. Niedozwolone jest wykładanie płozów w następujących miejscach:
 - a. bezpośrednio przed i za złączami szyn - płóz należy zakładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - b. na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płoza i uszkodzenie iglicy - w razie konieczności można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - c. na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
 - d. przed złączem izolowanym lub na nim, przy scentralizowanym nastawianiu zwrotnic - płóz należy układać za złączem w takiej odległości, aby wagon na płozie nie wjechał na następne złącze izolowane,
 - e. na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - f. tuż przed i na przejazdach kolejowo - drogowych i przejściach,
 - g. na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu,
 - h. przed i na hamulcach torowych,
 - i. w miejscach zamontowania czujników samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.
9. Zabronione jest używanie płozów uszkodzonych.
10. Należy natychmiast wyjąć z użycia płozy hamulcowe, które mają następujące wady:
 - a. nieprzepisowe wymiary,
 - b. język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - c. podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - d. wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - e. korpus jest złamany lub pęknięty,
 - f. nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - g. uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
 - h. nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
11. W przypadku konieczności smarowanie płozów hamulcowych, należy w regulaminie pracy bocznic kolejowej ująć zasady smarowania, a także podgrzewania płozów hamulcowych.
12. Płozy powinny być ułożone w rejonach manewrowych na przeznaczonych do tego celu stojakach lub ławach, w miejscach określonych regulaminem technicznym lub regulaminem pracy bocznic kolejowej.

13. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być ocechowane oraz oznakowane skrótem nazwy użytkownika, rejonu manewrowego lub posterunku i kolejnym numerem. Ustalone symbole i numery nie mogą powtarzać się w obrębie jednego obszaru działania. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoza.
14. W celu zapewnienia sprawności działania płoźów, nie wolno podeszwą ślizgową do spodu rzucać ich na ziemię, a w porze zimowej nie należy ich kłaść na śniegu
15. Płoź, który uległ zacięciu lub zrzuceniu z szyny należy uważać jako uszkodzony do czasu oględzin przez kierownika manewrów i określenia dalszej przydatności.
16. Po zakończeniu zestawienia składu pociągu lub składu manewrowego z pojazdami do przekazania do innego rejonu lub wyjazdu, należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia wszystkich płoźów spod pojazdów kolejowych, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych pojazdów kolejowych dla zabezpieczeń składu przed zbiegnięciem.
17. Po ukończeniu manewrów pracownicy wykonujący manewry, powinni usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym dla nich miejscu.

B.3. Odrzucanie i staczanie wagonów

B.3.1. Zasady ogólne

Pracę manewrową na obszarze infrastruktury kolejowej ZMPG nie można prowadzić odrzutem.

B.3.2. Warunki ogólne wykonywania manewrów

1. Tabor wymagający zachowania szczególnej ostrożności, podczas przetaczania nie powinien się zderzyć z innym taborem przy dojeżdżaniu powinien być przed nim zatrzymany a następnie dosunięty.
2. Wagony z ładunkiem wymagającym szczególnie ostrożnego manewrowania oraz w razie potrzeby także wagony próżne, nieoczyszczone po niektórych niebezpiecznych ładunkach, powinny być oznaczone nalepkami ostrzegawczymi. Wzory nalepek zawiera **Rozdział nr 1.1.**
3. Na wagonach lub kontenerach stale używanych do przewozu ładunków niebezpiecznych mogą być trwałe naniesione znaki dokładnie odpowiadające wzorom nalepek ostrzegawczych z **Rozdziału nr 1.2.**

B.3.3. Warunki szczególne wykonywania manewrów

1. Jeżeli przed ładownymi wagonami z ławami pokrętnymi połączonymi ze sobą rozwarą lub samym ładunkiem znajdują się inne wagony, to popychanie takiej grupy jest zabronione. Wagony załadowane w ten sposób należy dosuwać oddzielnie z dużą ostrożnością.
2. Dla ochrony taboru odstawionego na torze, a wymagającego ochrony od uderzenia, następny tabor powinien być doprowadzony i dosunięty do niego lokomotywą i sprzęgnięty; analogicznie należy postępować tak długo, aż grupa wagonów wymagających ochrony zostanie osłonięta co najmniej 5 wagonami z ładunkiem obojętnym, dosuniętymi do tej grupy i sprzęgniętymi z nią.
3. Do obsługi torów ze zwrotnicami przestawianymi przez drużynę manewrową należy zabierać sprzęt do usuwania śniegu i lodu. Przed jazdą przez przejazd kolejowo - drogowy i przejście dla pieszych należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).

B.4. Hamowanie wagonów

1. Manewrujący pojazd kolejowy z napędem powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny.
2. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd kolejowy z napędem nie może być użyty do wykonywania manewrów.
3. Pojazdem kolejowym z napędem można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej.
4. W czasie wykonywania manewrów pojazdem kolejowym z napędem długość składu manewrowego może wynosić:

Na pochyleniu	Bez obsługiwanych hamulców wagonowych	Przy większych grupach manewrowych skład powinien być obsługiwany 1 hamulcem wagonowym ręcznym lub 2 zespolonymi na każde rozpoczęte
Na poziomie i pochyleniu do 1‰	20 wag	20 wag
od 1‰ do 2,5‰	15 wag	15 wag
od 2,5‰ do 5‰	12 wag	12 wag
od 5‰ do 8‰	10 wag	10 wag
od 8‰ do 10‰	5 wag	5 wag
powyżej 10‰	3 wag	3 wag

5. Wielkości wskazane w powyższej tabeli dotyczą manewrów wykonywanych lokomotywą serii (typów) SM-42 lub inną o adekwatnych parametrach. W przypadku stosowania do manewrów innych serii (typów) lokomotyw należy stosować przepisy przewoźnika wykonującego manewry taką lokomotywą.
6. Jeżeli długość składu manewrowego wynosi więcej niż dozwolona liczba wagonów bez czynnych hamulców ręcznych i ma być on hamowany hamulcem zespolonym, wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców.
7. Wagony z uszkodzonym lub nieczynnym hamulcem zespolonym powinny być oznaczone odpowiednią nalepką. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów.
8. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych.
9. Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem mogą być używane hamulce ręczne wszystkich typów oraz płozy hamulcowe do szyn typu S42 i S49.
10. Do hamowania wagonów w czasie manewrów należy używać:
 - a. płozów hamulcowych.
 - b. ręcznych hamulców wagonowych.
11. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić, czy mające być użyte ręczne hamulce wagonowe i hamulce torowe działają sprawnie.
12. Nie wolno układać 2 płozów na obu tokach szyn na równej wysokości.
13. Podczas pracy ustawiacz i manewrowy powinien być zwróconą twarzą w jazdy składu manewrowego, uważać na sygnały podawane przy manewrach jak również na polecenia wydawane doraźnie przez kierownika manewrów.
14. Płóz należy usunąć spod koła wagonu po zatrzymaniu się, wykorzystując wsteczny ruch lub pomagając sobie drążkiem, nie później jednak niż przed rozpoczęciem dopychania wagonów przy pomocy lokomotywy lub przed przekazaniem służby.

B.5. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych

1. Przetaczane pojazdy powinny być sprzęgnięte ze sobą i z lokomotywą manewrową.
2. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
3. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem kolejowym z napędem celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy tabor lub wyjście pomiędzy taboru może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.
4. Przy wchodzeniu pomiędzy wagony dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu.
5. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych). Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
6. Przy łączeniu wagonów w składzie pociągu należy najpierw założyć na hak sprzęg ciąglowy i odpowiednio skrócić, po czym połączyć sprzęgi hamulcowe, a następnie sprzęgi ogrzewcze i połączenie elektryczne, dopiero po tym otworzyć kurki powietrzne i ogrzewcze. Przy rozłączaniu wagonów czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu kolejowego z napędem, a po tym w parowym przewodzie ogrzewczym kurek od strony źródła ogrzewania. Rozłączone sprzęgi hamulcowe i ogrzewcze należy założyć na wsporniki. Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, ogrzewczego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się taboru.
7. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w pociągach oraz sprzęganie taboru przygotowanego celem włączenia do pociągu należy do obowiązków pracowników wykonujących manewry.
8. Sprzęganie i rozprzęganie czynnego pojazdu kolejowego z napędem z dwuosobową obsadą ze składami pociągów dokonuje pomocnik maszynisty, a przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy, ze składem pociągu towarowego - maszynista.
9. Za należyte sprzęgnięcie obsługiwanego pojazdu kolejowego z napędem ze składem pociągu/manewrowym w każdym przypadku odpowiedzialny jest maszynista.
10. Przed połączeniem sprzęgów hamulcowych składu pociągu/manewrowego z przewodem pojazdu kolejowego z napędem należy otworzyć kilkakrotnie kurek końcowy przewodu hamulcowego pojazdu kolejowego z napędem celem usunięcia ewentualnych skroplin i zanieczyszczeń.
11. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy wagonami, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
12. Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej niż 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wagonów należy założyć na haki.
13. Lokomotywy powinny być sprzęgnięte ze sobą i z pierwszym wagonem pociągu towarowego tak, aby zderzaki lekko dotykały do siebie tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby.
14. Sprzęgania wagonów wyposażonych w sprzęg samoczynny lub wagonów wyposażonych w sprzęg samoczynny z wagonami posiadającymi sprzęg śrubowy, należy dokonywać w oparciu o postanowienia zawarte w wytycznych obsługi sprzęgu samoczynnego danego typu.

B.6. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem

1. Pojazdy kolejowe nie będące w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
 - a. w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5‰, wieje silny wiatr,
 - b. po ukończeniu manewrów.
2. W czasie manewrów pozostawiając wagony w pobliżu ukresu, przejazdu kolejowo - drogowego i przejścia, lub innego miejsca, które powinno być wolne od taboru, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się taboru wskutek rozprężenia się sprzężyn zderzakowych, lub uderzenia przez inny tabor.
3. Zabezpieczania pojazdów przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie, a mianowicie:
 - a. stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych grup taboru, lub pojedynczych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe, naprawcze itp.); w każdej grupie tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą,
 - b. oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - ✓ jeden pojazd - gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - ✓ dwóch skrajnych pojazdów - gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów; pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym,
 - c. jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia pojazdów należy podklinować je klinami lub płozami zabezpieczającymi skrajne koła grupy taboru lub pojedynczo stojącego pojazdu.
 - d. Jeżeli w przypadku wskazanym w pkt. 3 lit b. w grupie taboru znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to niezależnie od zahamowania go należy grupę tę podklinować od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub od strony, w którą istnieje możliwość zbiegnięcia taboru.
 - e. jeżeli tor znajduje się na pochyleniu ponad 2,5‰, lub posiada połączenia z torami, po których odbywają się przebiegi pociągowe i przebiegi te nie są zabezpieczone żeberkami ochronnymi, zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami to oprócz zabezpieczenia toru według pkt. 3 lit b. należy tabor ten zabezpieczyć (podklinować) przed zbiegnięciem od strony, w kierunku której istnieje możliwość jego zbiegnięcia w drogę przebiegu pociągu.
4. Do podklinowania taboru służą kliny zabezpieczające pojedyncze lub podwójne oraz odpowiednie podkłady. Płozy hamulcowe mogą być użyte do tego celu przejściowo, lub w razie braku klinów (podkładów). **Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem lub dla zahamowania pojazdu kolejowego będącego w ruchu, kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.**
5. Za właściwe zabezpieczenie pojazdów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest pracownik wykonujący manewry natychmiast po ich zakończeniu lub po odstawieniu przetoczonego taboru przed odczepieniem lokomotywy. Manewrowi wyznaczeni do tego celu przez kierowników manewrów zgłaszają mu wykonanie polecenia osobiście lub za pomocą łączności.
6. Jeżeli manewry wykonuje kierownik manewrów jednoosobowo lub na jego polecenie manewrowy, ponoszą oni odpowiedzialność osobistą za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.

7. Obowiązek zabezpieczenia przed zbiegnięciem pojazdów znajdujących się na torach bocznic należy do personelu wskazanego w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
8. W przypadku dokonywania obsługi bocznic bez obecności przedstawiciela obsługiwanej bocznic, obowiązek zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów przy użyciu środków znajdujących się i używanych do tego celu przez użytkownika bocznic.
9. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć wykolejnice i inne urządzenia zabezpieczające tabor przed zbiegnięciem, które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

B.7. Manewry na torach stycznej infrastruktury kolejowej

1. Manewry na torach nienależących do ZMPG, mogą odbywać się tylko za zgodą właściwego personelu i na zasadach określonych w regulaminie technicznym właściwego posterunku ruchu stycznego zarządcy infrastruktury kolejowej. Manewry na torach głównych mogą się odbywać tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu infrastruktury stycznej.
2. Przestrzegać należy następujących zasad:
 - a. manewry na torach łączących się z torem, po którym odbywa się wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu dozwolone są tylko wtedy, gdy droga przebiegu pociągu zabezpieczona jest zwrotnicami ochronnymi, wykolejnicami, lub sygnałami zabraniającymi jazd manewrowych, znajdującymi się w odległości nie mniejszej niż 15 m przed miejscem niebezpiecznym dla pociągu; szczegółowe postanowienia w tym zakresie należy zawrzeć w regulaminie pracy bocznic kolejowej,
 - b. wyjazd manewrującego taboru na szlak poza wyznaczone granice lub poza „Wskaźnik przetaczania” W5 jest dozwolony tylko po otrzymaniu zezwolenia dyżurnego ruchu. W przypadku wyjazdu na tor lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) szlaku dwutorowego lub na tor, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy oraz na tor szlaku jednotorowego, dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia obowiązany jest wyjazd ten uzgodnić z sąsiednim posterunkiem, zezwoleniem w tym przypadku jest rozkaz pisemny „S” (wzór stanowi Załącznik I do niniejszego przepisu). Rozkaz pisemny „S” może być wykorzystywany do wielokrotnych jazd w ustalonym przez dyżurnego ruchu czasie. W rozkazy pisemnym „S”, zezwalającym na wykonanie manewrów poza granicę przetaczania, dyżurny ruchu powinien podać:
 - ✓ numer toru szlakowego oraz kilometr na szlaku, do którego może się odbywać jazda manewrowa
 - ✓ czas powrotu składu manewrowego,
 - ✓ informacje dotyczące sygnału, który będzie zezwoleniem na wjazd.
 - c. na tor prawy (w kierunku zasadniczym) szlaku dwutorowego, gdy po tym torze prowadzi się ruch jednokierunkowy, jazda manewrującego taboru poza ustaloną granicę przetaczania lub poza granicę stacji może się odbyć po otrzymaniu ustnego zezwolenia od dyżurnego ruchu. Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli po tym torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla tego toru nie pojedzie żaden pociąg (bocznicowy, popychacz od pociągu itp.). Przed daniem zezwolenia pracownicy wykonujący manewry powinni zostać poinformowani przez kierownika manewrów o planie i sposobie wykonania zamierzonej pracy.
3. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może się odbywać przy spełnieniu następujących zasad:
 - ✓ tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru,

- ✓ przy dobrej widoczności (co najmniej 400 m), w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu,
 - ✓ jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10‰. Prędkość manewrującego taboru nie powinna przekraczać 25 km/h i masa być regulowana, aby nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby ten zatrzymał się.
- 4. Dozwolony przez dyżurnego ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym / dojazdowym jak również czas pobytu składu manewrowego na torze głównym stacji musi być ściśle przestrzegany, o ile pracy nie zakończono wcześniej lub dyżurny ruchu nie zarządził wcześniejszego przerwania manewrów i opróżnienia toru.
- 5. Jazda manewrowa na tor szlakowy/dojazdowy powinna się odbywać tylko na odległość niezbędną dla wykonania manewru, nie dalej jednak niż do granicy najbliższego posterunku następczego lub najbliższego semafora odstępowego blokady samoczynnej.
- 6. Polecenie przerwania manewrów i opróżnienie toru wydane przez dyżurnego ruchu dysponującego lub w jego zastępstwie przez nastawniczego (zwrotniczego) powinno być niezwłocznie wykonane.
- 7. Manewry należy uważać za przerwane, gdy manewrujący tabor został usunięty z drogi przebiegu pociągu w sposób umożliwiający ochronne nastawienie zwrotnic i wykolejnic, odpowiednie sygnały wskazują zakaz manewrowania w kierunku torów głównych, a kierownik manewrów zgłosił fakt przerwania manewrów.

B.8. Manewry przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia dla pieszych

1. Manewry przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia z rogatkami wolno wykonywać dopiero po zamknięciu rogatki, a przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia bez rogatek po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego oraz stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia taboru. Pracownik drużyny manewrowej winien mieć przeszkolenie w zakresie kierowania ruchem drogowym.
2. Zatrzymanie ruchu drogowego w porze dziennej odbywa się przez podanie sygnału „Stój” tarczą do kierowania ruchem drogowym - lizak policyjny - w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego, zatrzymanie ruchu drogowego w nocy odbywa się przez wykonywanie ruchów pionowych uniesioną w górę latarką ręczną z czerwonym światłem zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego.
3. Jeżeli przejście dla pieszych nie ma rogatki, to o zamierzonym manewrowaniu i o niebezpieczeństwie przechodzenia przez tory należy uprzedzić osoby korzystające z przejścia.
4. Przed uruchomieniem jazdy manewrowej przez przejazd kolejowo - drogowy lub przejście dla pieszych bez rogatki należy dać sygnał „Baczność”; prędkość nie może przekroczyć 5 km/h i bacznie obserwować przejazd kolejowo - drogowy i przejście tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy natychmiast zatrzymać tabor. Zarówno w przypadku pchania, jak i ciągnięcia składu manewrowego, drużyna manewrowa ma obowiązek poprzedzać skład manewrowy i podawać odpowiednie sygnały.
5. Odrzucanie wagonów przez przejazd kolejowo - drogowy lub przejście dla pieszych bez rogatki może się odbywać pod warunkiem, że przejazd ten lub przejście jest strzeżone przez pracownika (lub pracowników), a ruch pieszey i kołowy zostanie na czas pracy wstrzymany.
6. W razie dłuższego manewrowania przez przejazd kolejowo - drogowy lub przejście dla pieszych, należy umożliwić przepuszczanie oczekujących pojazdów drogowych i pieszych w odstępach cyklicznych nie większych niż 10 minut. Niezwłocznie należy przerwać manewry celem przepuszczenia pojazdów uprzywilejowanych.

7. W razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia dla pieszych, w zależności od warunków lokalnych należy umieścić w regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

B.9. Manewry z wagonami zawierającymi towar niebezpieczny, przesyłkę nadzwyczajną, pojazdami kolejowymi grożącymi wykolejeniem

B.9.1. Manewry z wagonami zawierającymi towar niebezpieczny

Szczegółowe informacje o zasadach prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania manewrów z towarem niebezpiecznym zawarte są w przepisach wewnętrznych ZMPG, dotyczących zasad postępowania przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych obowiązujących w ZMPG.

B.9.2. Manewry z wagonami zawierającymi przesyłkę nadzwyczajną

1. Przesyłka nadzwyczajna to przesyłka przekraczająca skrajnię ładunkową, pojazdy kolejowe o przekroczonej skrajni taboru oraz ładunki wyjątkowo ciężkie o masie ponad 60 ton w jednej sztuce.
2. Wagony z przesyłkami nadzwyczajnymi powinny być oznaczone odpowiednimi nalepkami.
3. Podczas manewrów wagonami z przesyłkami nadzwyczajnymi na bocznicy ZMPG, należy zastosować szczególne środki ostrożności, jak np. zmniejszenie prędkości przetaczania (prędkość maksymalna 5 km/h), unikanie szarpania, nagłego hamowania itp.
4. Przestrzegać należy ustalonych dla danej przesyłki warunków przewozu określonych w regulacjach wewnętrznych zarządcy stycznej infrastruktury sieci linii kolejowych i/lub przewoźnika kolejowego.

B.9.3. Manewry pojazdami kolejowymi grożącymi wykolejeniem

1. Za pojazdy kolejowe zagrażające wykolejeniem uważa się pojazdy, na których rewident taboru lub inni uprawnieni pracownicy umieścili nalepki określające niezdatność pojazdu do biegu na własnych kołach, a także pojazdy kolejowe nie zaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne jest uszkodzenie części biegowych pojazdu mogące spowodować wykolejenie (uszkodzenie, oberwanie maźnicy, widel maźniczych, układu hamulcowego, odpadnięcie lub uszkodzenie zderzaków itp.).
2. Jeżeli na nalepce, o której mowa w pkt. 1 zostały zapisane uwagi odnoszące się do sposobu postępowania z pojazdem kolejowym uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien się do nich zastosować.
3. Manewrowanie taborem uszkodzonym, zagrażającym wykolejeniem dozwolone jest jedynie przy udziale rewidenta taboru lub innego uprawnionego pracownika, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.
4. Zabrania się zdejmowania przez nieupoważnionych pracowników nalepek umieszczonych na taborze przez rewidentów taboru lub innych uprawnionych pracowników.

B.10. Zasady przetaczania pojazdów kolejowych bez użycia pojazdu kolejowego z napędem

1. Kierowanie manewrami bez użycia pojazdu kolejowego z napędem wymaga kwalifikacji kierownika manewrów oraz znajomości warunków miejscowych .
2. Wszystkie osoby zatrudnione przy manewrach powinny zostać przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczone przez kierownika manewrów, który ich pracę powinien nadzorować tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, pojazdów i przesyłek.

3. Silnikowym pojazdem drogowym lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość pojazdów kolejowych i z taką prędkością, aby te pojazdy kolejowe w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
4. Kierowca silnikowego pojazdu drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów ani manewrowego.
5. Prędkość przetaczanych pojazdów kolejowych drogowym pojazdem silnikowym nie może przekraczać 3 km/h.
6. Przy przetaczaniu pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym, pojazd powinien znajdować się na zewnątrz toru.
7. Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia pojazdów kolejowych powinny mieć długość co najmniej 2,5 m przy czym powinny być zaczezione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia pojazdów kolejowych, i umożliwiającą natychmiastowe ich odłączenie w razie potrzeby.
8. W przypadku przetaczania pojazdów kolejowych na pochyleniu większym niż 2,5‰, niezależnie od środków stosowanych do zatrzymania pojazdów kolejowych, należy w odpowiedniej odległości od strony spadku założyć płóz hamulcowy.
9. Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być ze sobą sprzęgnięte.
10. Nie wolno uderzać pojazdem kolejowym w stojące pojazdy kolejowe w celu ich uruchomienia.
11. Należy szczegółowo opisać w instrukcjach obsługi i pracy, które winny być włączone jako część regulaminu pracy bocznic kolejowej, zasady przetaczania za pomocą urządzeń:
 - a. zdalnie sterowanej lokomotywy
 - b. podciągarek
 - c. dopycharek
 - d. obrotnic
 - e. przesuwnic
 - f. innych urządzeń temu służących.
12. Dla zapewnienia bezpieczeństwa pracy ze wszystkimi wymienionymi w powyższym punkcie urządzeniami, służącymi do przemieszczania i kierowania pojazdów kolejowych na odpowiednie miejsca, w instrukcjach i regulaminach opisujących zasady pracy z nimi, należy określić zasady stosowania sygnalizacji i sposobów komunikowania się pracowników wykonujących manewry przy użyciu tych urządzeń

B.11. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych

B.11.1. Zasady ogólne

1. Praca manewrowa przy obsłudze bocznic i punktów ładunkowych powinna się odbywać na warunkach wskazanych w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
2. Zabrania się przy obsłudze punktów ładunkowych prowadzenia manewrów z zastosowaniem odrzucania.
3. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do pojazdów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, kierownik manewrów powinien:
 - a. zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - b. zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,

- c. zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych;
 - d. sprawdzić czy pomiędzy rampą, a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - e. sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - f. sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią budowli oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru - należy przy tym mieć na uwadze, że składowanie obok toru dozwolone jest w odległości co najmniej:
 - ✓ 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w pryzmach (węgiel, tłuczeń, kamienie, piasek itp.),
 - ✓ 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte wyżej,
 - g. upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są odpowiednio zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
4. Sprawdzenia wymienione w ppkt. 3 lit. d + g powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
 5. W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.
 6. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.
 7. W czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem (od strony dostawianego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim.
 8. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego pomimo nieukończenia czynności ładunkowych (na torach ogólnego użytku), należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
 9. Nie wolno dojeżdżać taborom do wagonów stojących na torach naprawczych bez uprzedniego stwierdzenia czy pomiędzy taborom, pod taborom lub na taborze nie pracują ludzie, czy wagony nie znajdują się na podnośnikach, czy sprzęt służący do naprawy usunięty jest poza skrajnię budowli oraz nie ma innych przeszkód do uruchomienia taboru.
 10. Przy ważeniu wagonów na wagach wagonowych (mechanicznych lub elektronicznych), należy ściśle przestrzegać, aby sposób ważenia na takich wagach odbywał się zgodnie z dokumentacją dla danej wagi. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie winny być zawarte w regulaminie pracy boczniczy kolejowej.

B.11.2. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych na estakadach

Na infrastrukturze kolejowej ZMPG nie ma punktu ładunkowego umiejscowionego na estakadach.

B.11.3. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych na wyrotnicach wagonowych

Na infrastrukturze kolejowej ZMPG nie ma punktu ładunkowego umiejscowionego na stanowisku wyrotnicy wagonowej.

B.11.4. Zasady prowadzenia manewrów przy obsłudze wag wagonowych

1. Przy ważeniu wagonów na mechanicznych wagach wagonowych, wagon należy ustawić na pomoście (pomostach) w jednakowej odległości od końców pomostu, w taki sposób, aby zderzaki nie stykały się ze zderzakami sąsiednich wagonów, a na wagach jednopomostowych, osie wagonu sąsiedniego nie najechały na pomost wagi.
2. Powyższe zasady nie dotyczą ważenia wagonów na elektronicznych wagach wagonowych, umożliwiających ważenie wagonów w czasie przejazdu z określaną prędkością przez wagę. Sposób ważenia na takich wagach odbywa się zgodnie z dokumentacją wagi i powinien być określony w regulaminie technicznym.
3. Zabrania się ważenia wagonów na wagach wagonowych w następujących przypadkach:
 - a. jeżeli długość pomostu jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu,
 - b. jeżeli masa brutto ważonego wagonu jest większa od maksymalnego udźwigu wag.

B.12. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznica kolejową a torami zarządcy sąsiadującej infrastruktury kolejowej

1. Użytkownik bocznic kolejowej zobowiązany jest do szczegółowego ustalenia zasad prowadzenia ruchu kolejowego między bocznica kolejową a torami zarządcy infrastruktury stycznej do bocznicy.
2. Ruch kolejowy między bocznica kolejową a torami zarządcy infrastruktury może być prowadzony jako ruch pociągów i/lub jako manewry.
3. Jeżeli pomiędzy torami bocznicy i torami zarządcy stycznej infrastruktury ruch prowadzony jest na podstawie zapowiadania telefonicznego lub urządzeń sterowania ruchem kolejowym wymagających zgody lub blokowania możliwe jest prowadzenie ruchu kolejowego jako jazd pociągowych.
4. Drogi przebiegów dla jazd pociągowych lub manewrowych, których mowa w ppkt. 2 w zależności od zabudowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicy i torze (torach) łączącym ją z torami zarządcy stycznej infrastruktury (dojazdowym), mogą być układane ręcznie na gruncie lub być jazdami na przebiegi zorganizowane.
5. Zasady, o których mowa w ppkt. 1 ÷ 4 winny być zgodne z warunkami miejscowymi zawartymi w regulaminie technicznym posterunku ruchu usytuowanego na bocznicy i stacji stycznej oraz określonymi w regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

B.13. Postanowienia dotyczące regulaminu technicznego

1. Regulamin techniczny zawiera charakterystykę posterunku ruchu oraz sposób prowadzenia ruchu pociągów i manewrów zgodnie z obowiązującymi przepisami w odniesieniu do istniejących warunków miejscowych, dla których regulamin został opracowany.
2. Podstawowo regulamin techniczny, sporządzony w formie działek, musi zawierać opis posterunku ruchu i sposób wykonywania na nim pracy eksploatacyjnej w warunkach miejscowych.
3. Wykaz niezbędnych działek do ujęcia w regulaminie technicznym posterunku ruchu:

- Działka 1. Położenie posterunku ruchu na linii
- Działka 2. Wykaz posterunków technicznych na bocznicy
- Działka 3. Wykaz ograniczeń przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych, wynikających z niezachowania skrajni budowli
- Działka 4. Przejazdy kolejowo - drogowy i przejścia na posterunku ruchu
- Działka 5. Torry stacyjne
- Działka 6. Wykaz rozjazdów i wykolejnic z podziałem na okręgi nastawcze
- Działka 7. Schemat łączności na posterunku technicznym
- Działka 9. Przyjmowanie, przekazywanie i pełnienie dyżuru
- Działka 10. Podział czynności pracowników
- Działka 11. Postępowanie w przypadku zdarzeń kolejowych
- Działka 12. Oświetlenie
- Działka 13. Obsługa odłączników/rozłączników sieci trakcyjnej
- Działka 14. Wykaz urzędów administracyjnych i jednostek organizacyjnych
- Działka 15. Przyjmowanie i wyprawianie pociągów z towarami niebezpiecznymi (TN) w tym towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR)
- Działka 16. Obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym w szczególnych przypadkach
- Działka 17. Sposób zabezpieczenia przed zbiegnięciem odstawionych na postój: wagonów, składów pociągów i innych pojazdów kolejowych
- Działka 18. Postępowanie w przypadku zbiegnięcia wagonów
- Działka 19. Bezpieczeństwo i higiena pracy
- Działka 20. Regulamin pracy manewrowej dla posterunku ruchu
- Działka 21. Sposób obsługi torów ładunkowych
- Działka 22. Sposób zgłoszenia gotowości do odjazdu składu manewrowego (pojazdu kolejowego) przez przewoźnika
4. Uzupełnieniem części podstawowej, są załączniki, które należy włączyć odpowiednio do potrzeb do regulaminu technicznego:
- plan schematyczny okręgu nastawczego posterunku ruchu,
 - plan schematyczny urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - instrukcja obsługi pulpitu nastawczego,
 - tablice zależności, karty przebiegów lub tablice przebiegów,
 - tablice sprzecznych przebiegów,
 - aktualny wyciąg z rozkładu jazdy pociągów (niestanowiący trwałego połączenia),
 - regulaminy obsługi przejazdów kolejowo – drogowych i przejść dla pieszych.
5. Regulamin techniczny jest zatwierdzany zgodnie z reprezentacją obowiązującą w Spółce lub udzielonym pełnomocnictwem.
6. Zatwierdzony regulamin techniczny powinien być aktualny, a wszystkie naniesione zmiany, wskazane w skorowidzu zmian i uzupełnień.

C. Zasady zestawiania pociągów

C.1. Ogólne zasady zestawiania pociągów

1. Skład pociągu powinien odpowiadać następującym warunkom:
 - a. w składzie powinny znajdować się tylko takie wagony, które odpowiadają warunkom przewozu tym pociągiem,
 - b. wagony powinny być zdadne do ruchu; wagony uszkodzone mogą być włączane do pociągów, jeżeli rodzaj uszkodzeń, według oznaczenia służby taboru nie zagraża bezpieczeństwu ruchu,
 - c. długość składu i jego masa nie mogą być większe niż ustalone dla danej linii i danego pociągu,
 - d. skład pociągu zestawiany jest zgodnie z decyzjami uprawnionego personelu przewoźnika kolejowego, określonego w regulaminie pracy boczniczy kolejowej ZMPG,
 - e. wagony z czynnym hamulcem zespolonym w wymaganej liczbie powinny być rozmieszczone równomiernie w całym składzie i w liczbie zapewniającej uzyskanie wymaganej masy hamującej, przy czym dwa ostatnie wagony muszą posiadać czynny sprawnie działający hamulec zespolony. Jeżeli pociąg po drodze zmienia kierunek jazdy, warunek ten odnosi się także do dwóch pierwszych wagonów za pojazdem kolejowym z napędem,
 - f. dwa ostatnie wagony pociągu na hamulcu zespolonym muszą mieć czynny hamulec zespolony, a w przypadku zmiany kierunku jazdy również dwa pierwsze wagony,
 - g. ostatni wagon pociągu powinien posiadać wsporniki do założenia sygnałów końca pociągu, z wyjątkiem taboru z wbudowanymi w konstrukcję latarniami sygnału końca pociągu,
 - h. postanowienia lit. f. i g. dotyczą również pierwszych wagonów jeżeli pociąg ma zmienić w drodze kierunek jazdy, a wagony te po zmianie kierunku jazdy będą ostatnimi wagonami w tym pociągu,
 - i. tabor powinien być przepisowo sprzęgnięty,
 - j. wagony w stanie próżnym powinny być czyste z wyjątkiem wagonów kierowanych do mycia lub dezynfekcji; wagony powinny być pozamykane i odpowiednio oznaczone nalepkami,
 - k. drzwi wagonów powinny być zabezpieczone przed otwarciem się pod wpływem ruchu pociągu; drzwi wagonów krytych w stanie próżnym wewnątrz mokrych, mogą być uchylone, lecz powinny być unieruchomione hakami zarzutnym,
 - l. wszystkie kłonicie wagonowe powinny znajdować się we właściwych miejscach (gniazdach) należycie zabezpieczone przed wy padnięciem; kłonicie żelazne posiadające łańcuchy powinny być powiązane łańcuchami,
 - m. ładunek na wagonach niekrytych powinien być przepisowo załadowany, właściwie rozmieszczony (równomiernie) i umocowany zgodnie z wymogami,
 - n. wagony bez ław pokrętnych załadowane długimi szynami lub prętami żelaznymi (do zbrojenia betonów) na dwóch lub więcej wagonach, należy włączać o ile możliwości na koniec pociągu i tylko towarowego o prędkości do 65 km/h,
 - o. wagony z ławami pokrętnymi połączone samym ładunkiem lub rozworą albo wagonem pośrednim należy włączać na koniec pociągu o prędkości do 65 km/h; za tymi wagonami może znajdować się wagon końcowy z czynnym hamulcem,
 - p. odległość sąsiednich osi wagonów połączonych samym ładunkiem lub rozworą nie może być większa niż 17 m,

- q. grupa większa niż trzy ładowne pary wagonów z ławami pokrętnymi powinna posiadać wymaganą dla niej masę hamującą; w razie braku tej masy należy włączyć do grupy potrzebną liczbę wagonów z czynnym hamulcem.
- r. do pociągu o prędkości do 65 km/h wolno włączyć wagony z ławami pokrętnymi połączone samym ładunkiem lub rozwarą w następujących ilościach:

Do pociągu	Na pochyleniu	
	do 10‰	Ponad 10 ‰
	<i>par wagonów</i>	
towarowego	8	4

- s. jeżeli w pociągu znajduje się mniejsza liczba par wagonów z ławami pokrętnymi niż wskazano wyżej, to na końcu pociągu mogą znajdować się inne wagony w ilości osi nie większej niż ilość osi par wagonów z ławami pokrętnymi brakująca do wyżej określonej normy maksymalnej,
 - t. warunki przewozu materiałów i przedmiotów niebezpiecznych, ich podział oraz oznaczanie wagonów specjalnymi nalepkami, określa w zakresie komunikacji krajowej i międzynarodowej Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) oraz w zakresie komunikacji SMGS Załącznik nr 2 do Umowy SMGS pn. Specjalne warunki przewozu towarów niebezpiecznych w międzynarodowej komunikacji kolejowej,
 - u. wagonu niekrytego z ładunkiem łatwopalnym nie wolno używać jako wagonu końcowego, jeżeli mają być na nim umieszczone latarnie sygnałowe z otwartym źródłem ognia.
2. Składy pociągów należy pozostawiać w stanie ściśniętych sprężyn zderzakowych. W tym celu przed odjazdem pojazdu kolejowego z napędem zahamować hamulec ręczny w ostatnim pojeździe kolejowym, ścisnąć skład oraz zahamować hamulcem ręcznym najbliższy pojazd kolejowy od pojazdu kolejowego z napędem.

C.2. Warunki włączania wagonów do pociągów

1. Do pociągów nie wolno włączać wagonów nie posiadających numeru krajowego rejestru pojazdów kolejowych, z uszkodzeniami lub brakami, mogącymi zagrażać bezpieczeństwu ruchu.
2. Do pociągu należy włączać pojazdy kolejowe ze sprawnie działającymi urządzeniami hamulcowymi, z wyjątkiem pojazdów kolejowych przesyłanych do naprawy lub do wyładunku, o ile ich hamulec nie może być naprawiony bez skierowania do jednostki naprawy taboru kolejowego, oraz pojazdy kolejowe, których urządzenia hamulcowe muszą być wyłączone.
3. Wyjątek stanowią hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za wagonami z materiałami wybuchowymi, które powinny być wyłączone. Hamulce tych wagonów nie muszą być wyłączone, jeżeli wagony te są wyposażone w łożyska toczne, mają blachy ochronne mocowane bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelny szalunek i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.
4. Określenia przydatności wagonu do ruchu dokonują osoby posiadające uprawnienia rewidenta taboru, a tam gdzie ich nie ma - kierownik manewrów/ustawiacz.
5. Kierownik manewrów dokonuje kwalifikacji wagonu do ruchu na podstawie oględzin i sprawdzenia czy wagon nie posiada usterek widocznych bez dokonywania szczegółowych pomiarów i badań. Jeżeli kierownikowi manewrów nasuwają się wątpliwości w zakresie przydatności wagonu do ruchu to powinien on zasięgnąć w tym względzie opinii maszynisty,

która do czasu szczegółowego zbadania wagonów przez osobę posiadającą uprawnienia rewidenta taboru jest obowiązująca.

C.2.1. Warunki włączania wagonów do pociągów towarowych

1. Zabrania się włączania do pociągów wagonów, jeżeli stwierdzono usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu, w tym szczególnie:
 - a. obłuzowanie obręczy na kole,
 - b. pęknięcie obręczy, wieńca koła lub tarczy koła,
 - c. miejscowe wytarcie koła na powierzchni tocznej o długości ponad 60 mm i nalepy o długości ponad 60 mm lub wysokości ponad 1 mm – wg oceny szacunkowej,
 - d. pęknięcie ostoi, wózka, części zawieszenia, sprężyn nośnych (belki bujaka lub pasów ochronnych, pęknięcie lub ułamanie wideł maźniczych lub zwór), luźne widełki maźnic lub z brakiem nitów,
 - e. złamanie koziolka sprężyny nośnej (resora),
 - f. przesunięcie sprężyny nośnej (resora) lub pióra resora,
 - g. pęknięcie lub złamanie głównego pióra sprężyny nośnej,
 - h. nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie urządzenia sprzęgu samoczynnego, haka ciągowego, ciągła, sprzęgu śrubowego,
 - i. złamanie słupka narożnego,
 - j. złamanie lub pęknięcie poduszek pod zbiornikiem cysterny,
 - k. przesunięcie zbiornika cysterny,
 - l. przechylenie pudła wagonowego ponad 75 mm,
 - m. uszkodzenie maźnicy powodujące wyciekanie smaru,
 - n. brak elementu zabezpieczającego zestawu kołowe (w kształcie litery "T") w wózkach typu 25 TN.
2. Zabrania się włączania do pociągu wagonów:
 - a. po wykolejeniu lub znajdujących się w pociągu albo w składzie manewrowym, który uległ wypadkowi (zderzeniu, wykolejeniu, najechaniu) do czasu orzeczenia przez właściwego pracownika (rewidenta wagonów, maszynistę lub innego odpowiednio kwalifikowanego pracownika) o ich przydatności do ruchu,
 - b. z nalepkami o treści zakazującej włączenie ich do pociągu,
 - c. załadowanych i zabezpieczonych niezgodnie z przepisami o ładowaniu wagonów towarowych,
 - d. bez oznaczenia daty dokonania rewizji okresowej, z wyjątkiem próbnych i nowych wagonów przesyłanych z wytwórni do stacji przeznaczenia,
 - e. z przekroczonym terminem rewizji okresowej, z wyjątkiem przypadków przewidzianych umowami międzynarodowymi,
 - f. z rozstawem sąsiednich osi wózków mniejszym niż 1,5 m z wyjątkiem wagonów z zagłębioną podłogą, dźwigów,
 - g. z brakiem lub uszkodzonymi plombami na ładownych wagonach krytych i specjalnych jak również na próżnych cysternach i chłodniach,
 - h. z widocznym brakiem zabezpieczenia przed samoczynnym otwarciem się klap przy wagonach krytych i cysternach,
 - i. z widocznymi śladami uszkodzenia wagonów ładownych mogących spowodować ubytek lub uszkodzenie przewożonego ładunku,
 - j. z widocznym przesunięciem ładunku na wagonach niekrytych mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu i uszkodzenia ładunku.

3. Bez zezwolenia zarządcy stycznej infrastruktury na przewóz nie mogą być włączone do pociągu wagony:
 - a. których wymiary przekraczają skrajnię taboru,
 - b. załadowane przesyłką, której wymiary przekraczają skrajnię ładunkową, przesyłką wyjątkowo ciężką (ponad 60 ton w jednej sztuce),
 - c. których nacisk osi na szyny lub obciążenie na metr bieżący toru są większe od dopuszczalnych na liniach leżących na drodze przewozu,
 - d. skreślone z rejestru pojazdów.
4. Do pociągu nie należy włączać wagonów, których prędkość dopuszczalna jest mniejsza od największej prędkości tego pociągu.
5. Wagony towarowe nie oznaczone znakiem "S" lub "SS" ani żadnymi oznaczeniami ograniczającymi dopuszczalną prędkość tych wagonów mogą kursować w pociągach z prędkością do 80 km/h jeżeli posiadają łożyska toczne i do 70 km/h jeżeli posiadają łożyska ślizgowe.
6. Do pociągów towarowych kursujących z prędkością od 81 - 100 km/h mogą być włączone tylko wagony oznaczone znakiem "S" lub "SS".
7. Do pociągów towarowych kursujących z prędkością od 101 do 120 km/h mogą być włączone tylko wagony oznaczone znakiem "SS".
8. W komunikacji międzynarodowej mogą kursować tylko wagony wpisane do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych.

C.3. Zasady szczegółowe zestawiania pociągów

C.3.1. Rozmieszczanie taboru w pociągach towarowych

1. Pociągi towarowe powinny być zestawione zgodnie z postanowieniami zawartymi w planie zestawiania pociągów towarowych oraz niniejszych przepisów.
2. W pociągach towarowych za ostatnim wagonem z czynnym hamulcem można włączyć bez czynnego hamulca jeden wagon (pojazd) uszkodzony, lecz zdalny do ruchu, jeżeli rodzaj uszkodzenia nie pozwala na włączenie go w innym miejscu. Wagon taki (pojazd) powinien być odpowiednio przygotowany do jazdy i włączony do przewodu głównego hamulca tak, aby w przypadku rozłączenia nastąpiło zadziałanie zespolonego hamulca pociągowego.
3. Odstępstwo od zasady określonej w ppkt. 2 może być stosowane wyjątkowo, przy zabieraniu wagonu (pojazdu) z miejsca wypadku na szlaku do najbliższej stacji.
4. Do pociągów, do których włączono wagony załadowane wspólnym ładunkiem, połączone rozworami lub samym ładunkiem, albo też wagony z ładunkiem niebezpiecznym - nie wolno doczepiać żadnego wagonu za końcowym wagonem hamulcowym.
5. Pierwszy (czołowy) wagon pociągu pchanego powinien posiadać czynny hamulec zespolony.
6. Do pociągu, który ma być popychany lub pchany nie należy włączać wagonów załadowanych w sposób uniemożliwiający ściśnięcie sprężyn zderzakowych.
7. Przy przewozie wagonów z materiałami i przedmiotami wybuchowymi należy stosować odległości ochronne wg zasad określonych w RID, tj. każdy wagon w tym załadowany kontenerem wielkim oznaczone nalepkami ostrzegawczymi nr.1, 1.5 lub 1.6, powinien być oddzielony odległością ochronną od wagonów oznaczonych nalepkami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2 – patrz Załącznik Nr I.2.

8. Wszystkie nieuszkodzone hamulce, znajdujące się w pociągu na hamulcach zespolonych, powinny być włączone i czynne. Wyjątek stanowią hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za wagonami z materiałami wybuchowymi, które powinny być wyłączone, oprócz hamulców wagonów wyposażonych w łożyska toczne, mają przepisowe blachy ochronne mocowane nie bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelny szalunek i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.
9. Nieczynną lokomotywę lub inny pojazd o masie własnej ponad 90 ton albo wagon załadowany przesyłką wyjątkowo ciężką należy umieścić w składzie pociągu zgodnie z zasadami określonymi przez przewoźnika kolejowego.
10. Wagony - dźwigi przed włączeniem do pociągu powinny być odpowiednio przygotowane do przewozu, tzn. ramię dźwigu podczas jazdy pociągu powinno być opuszczone w dół, unieruchomione i zabezpieczone przed poruszaniem się oraz zasadniczo zwrócone ku końcowi pociągu. W razie potrzeby przewozu wagonu-dźwigu, którego ramię zwrócone jest w kierunku jazdy pociągu, dyrekcja ustala warunki przewozu. Stosownie do konstrukcji wagonu-dźwigu, należy wstawić z obu stron albo tylko od strony ramienia dźwigu niekryty wagon ochronny.
11. Pługi odśnieżne w stanie nieczynnym mogą być włączane w dowolnym miejscu w pociągu, o ile konstrukcja ich nie wymaga umieszczenia w końcu pociągu. Prędkość pociągu nie może przekraczać prędkości konstrukcyjnej pługa odśnieżnego. Ruchome części (skrzydła, noże i inne) pługa odśnieżnego powinny być zabezpieczone od samoczynnego uruchomienia. Odpowiedzialność za właściwe zabezpieczenie ponosi jednostka oddająca plug do przewozu.
12. Przy formowaniu pociągu z wagonami z przekroczonej skrajnią należy przestrzegać zasad określonych przez przewoźnika kolejowego, przy czym podstawową zasadą jest aby między wagonem z przesyłką przekraczającą skrajnię a wagonem z makietą lub wagonem skrajniowym nie znajdowały się wagony, które uniemożliwiłyby obserwację przesyłki przekraczającej skrajnię ze stanowiska konwojenta.
13. Skład pociągu na hamulcach zespolonych powinien mieć również wagony z czynnym hamulcem ręcznym w ilości:
 - a. w składzie pociągu z ponad 10 wagonów - po 3 wagony na każde 10 wagonów powinny posiadać czynne hamulce ręczne, przy czym przy pociągach ładownych, muszą to być wagony posiadające największą masę brutto,
 - b. jeśli wagony ładowne nie posiadają sprawnego hamulca ręcznego, minimalna ilość wagonów z czynnym hamulcem ręcznym powinna wynosić po 4 na każde 10 wagonów, rozmieszczone w miarę równomiernie w całym składzie.
 - c. w każdym przypadku co najmniej 2 wagony w granicach 5 wagonów od końca pociągu powinny posiadać czynny hamulec ręczny.

C.3.2. Umieszczanie lokomotyw w pociągach

1. Lokomotywa pociągowa ciągnąca i doprzęgowa powinny znajdować się na przodzie pociągu.
2. Pomiędzy lokomotywy ciągnące nie wolno wstawiać wagonów z wyjątkiemjazd doświadczalnych i pociągów roboczych kursujących po torze zamkniętym.
3. Lokomotywy nieczynne należy przysyłać pociągami towarowymi, kursującymi z prędkością nie większą niż ustalono dla włączonej nieczynnej lokomotywy.
4. W przypadku przysyłania lokomotyw w stanie nieczynnym (zimnym) pociągami towarowymi lub składającymi się wyłącznie z lokomotyw, które będą prowadzone na szlakach z

dozwołaną podwójną trakcją przy jednej lokomotywie ciągnącej, pierwsza lokomotywa nieczynna powinna się znajdować bezpośrednio za lokomotywą czynną, a następne lokomotywy powinny być oddzielone od siebie wagonami towarowymi o łącznej długości nie mniejszej niż 50 m. Wszystkie nieczynne lokomotywy i wagony przegradzające je powinny być włączone do hamulca zespolonego.

5. Jeżeli taki pociąg, o którym mowa w ppkt. 4 jest ciągniony przez dwie lokomotywy, pierwsze wagony przegradzające muszą się znajdować bezpośrednio za drugą lokomotywą czynną, a masa ogólna pociągu nie może przekraczać siły pociągowej obydwóch lokomotyw czynnych. Jeżeli podwójna trakcja jest niedozwolona, pierwsze wagony przegradzające muszą się znajdować bezpośrednio za czynną lokomotywą.

C.3.3. Ustalanie długości i masy pociągu

1. Długość pociągu powinna być dostosowana do rodzaju i masy ogólnej pociągu, rodzaju hamowania, konstrukcji wagonów oraz warunków istniejących na stacjach i szlakach.
2. Jako długość pociągu przyjmuje się długość jego składu bez czynnych lokomotyw określoną w metrach.
3. **Masa ogólna pociągu** jest sumą masy brutto wszystkich pojazdów kolejowych znajdujących się w składzie pociągu bez czynnych pojazdów kolejowych z napędem.
4. Masa ogólna pociągu nie powinna być większa od ustalonego obciążenia lokomotywy czynnej, wyznaczonej do prowadzenia tego pociągu. Obciążenie lokomotywy czynnej dla każdego pociągu wskazane jest w „miejscowym rozkładzie jazdy”.
5. Masę ogólną pociągów towarowych należy podawać w stosownych dokumentach wymaganych do uruchomienia jazdy pociągu przez zarządcę infrastruktury stycznej sieci kolejowej.
6. **Rzeczywista masa hamująca**, dla pociągów jadących z prędkością nie większą niż 120 km/h, jest sumą mas hamujących wszystkich jednostek taboru kolejowego z czynnymi hamulcami znajdującymi się w składzie pociągu.
7. Masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.
8. Dla każdego pociągu należy obliczyć **wymaganą masę hamującą** w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca nie jest mniejsza od wymaganej.
9. Wymaganą masę hamującą (M_{hw}) oblicza się według wzoru:

$$M_{hw} = \frac{M_o * P_w}{100}$$

gdzie:

M_o - masa ogólna w tonach (suma mas taboru kolejowego bez czynnej lokomotywy)

P_w - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony

10. Procenty wymaganej masy hamującej pociągu, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyłeń, określają tablice hamowania pociągu zamieszczone w załączniku nr 1 do rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji:
 - 1) tablica A – dla drogi hamowania 400 m lub 500 m;
 - 2) tablica B – dla drogi hamowania 700 m;
 - 3) tablica C – dla drogi hamowania 1000 m;
 - 4) tablica D – dla drogi hamowania 1300 m.

11. Jeżeli rzeczywista masa hamująca jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

$$M_o = \frac{M_{hr} * 100}{P_w}$$

12. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a włączanie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, dyspozytor właściwej jednostki może zezwolić na zmniejszenie prędkości pociągu, o ile sytuacja ruchowa na to pozwala. Dla określenia największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu w takim przypadku należy najpierw obliczyć posiadany procent rzeczywistej masy hamującej pociągu (P_r) według wzoru:

$$P_r = \frac{M_{hr} * 100}{M_o}$$

a następnie w odpowiedniej tablicy hamowania pociągów A, B, C lub D, w wierszu dotyczącym danego pochylenia miarodajnego i sposobu hamowania, poszukać w odpowiedniej rubryce liczby równej, a jeśli takiej nie ma – najbliższej mniejszej od posiadanego procentu rzeczywistej masy hamującej. Liczba znajdująca się w tej rubryce wskazuje w nagłówku prędkość pociągu odpowiadającą istniejącym warunkom.

13. Jeżeli części składu pociągu jest hamowana hamulcem zespolonym, a część hamulcami ręcznymi, to masę hamującą oblicza się oddzielnie dla każdej z tych części. W przypadku gdy w części składu hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to jeżeli w części składu na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej i część składu na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu - rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu pociągu na hamulcach zespolonych.

C.3.3.1 Pociągi towarowe

1. Pociąg towarowy, **posiadający hamulec wolnodziałający** może mieć długość:
 - a. zasadniczo do 600m, zależnie od długości torów stacyjnych, na które przyjmuje się ten pociąg,
 - b. nie więcej niż 750m, pod następującymi warunkami:
 - ✓ długość torów stacyjnych na które przyjmuje się ten pociąg jest odpowiednia,
 - ✓ miarodajne spadki na szlakach nie przekraczają 12‰,
 - ✓ pociąg jest prowadzony na hamulcach zespolonych.
2. Pociąg towarowy, **posiadający hamulec szybkodziałający** może mieć długość zasadniczo do 300m.
3. Większą długość niż podano w ppkt.1 pociąg towarowy może mieć tylko za zezwoleniem zarządcy infrastruktury stycznej, na którą będzie przekazywany.
4. Rzeczywistą długość pociągu w metrach należy ustalić z napisów na wagonach włączonych do składu lub według długości oznaczonej na torach odjazdowych (kierunkowo - odjazdowych). Obliczając długość pociągu w metrach należy uwzględnić długość pojazdów ze zderzakami.
5. Masa brutto jednostki taboru jest sumą masy własnej (tary) i masy ładunku (netto).

6. Masę ładunku określa się na podstawie nalepek kierunkowych lub dokumentów przewozowych.
7. Masa ogólna pociągu nie powinna być większa od ustalonego obciążenia lokomotywy czynnej, wyznaczonej do prowadzenia tego pociągu. Obciążenie lokomotywy czynnej dla każdego pociągu wskazane jest w rozkładzie jazdy. Obciążenie to może być przekroczone nie więcej niż o 2% w pociągu towarowym, jeżeli z uwagi na warunki lokalne nie wprowadzono w tym zakresie ograniczeń.
8. Przewoźnik kolejowy może zarządzić obniżenie masy pociągów towarowych na stacji początkowej w porze zimowej, w czasie wyjątkowo uciążliwych warunków atmosferycznych, jak długotrwały spadek temperatury (np. poniżej -15°C , silna zamieć śnieżna, huraganowe wiatry itp.), przewidzianą w rozkładzie jazdy.

C.3.4. Włączanie wagonów z przesyłkami

1. Przesyłki towarów niebezpiecznych przewozi się wyłącznie pociągami towarowymi.
2. Do pociągów nie mogą być włączane wagony:
 - a. z uszkodzeniami i brakami mogącymi zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub całości przewożonego ładunku,
 - b. po wykolejeniu albo znajdujące się w pociągu, lub w składzie manewrowym, który uległ wypadkowi, do czasu orzeczenia o ich dalszej zdatności do ruchu,
 - c. z nalepkami o treści zakazującej włączenie ich do pociągu,
 - d. załadowane niezgodnie z przepisami o ładowaniu wagonów towarowych,
 - e. bez oznaczenia daty dokonania rewizji okresowej wagonu, z wyjątkiem próbnych i nowych wagonów przesyłanych z wytwórni do stacji przeznaczenia,
 - f. z przekroczonym terminem rewizji okresowej wagonu za wyjątkiem przypadków przewidzianych umowami międzynarodowymi.
3. Wagony załadowane materiałami wybuchowymi (oznaczone nalepkami nr 1., 1.4, 1.5, 1.6) powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległości ochronne, w sposób przewidziany jak dla pociągów pasażerskich.
4. Drużyna trakcyjna prowadząca pociąg z przesyłkami towarów niebezpiecznych, otrzymuje w formie pisemnej, elektronicznej, radiotelefonicznej, rozkaz pisemny „O” (wzór stanowi Załącznik I do niniejszego przepisu), zawierający dokładny numer identyfikacyjny zagrożenia i materiału.
5. Zabrania się prowadzenia pociągów z jednoosobową obsługą pojazdów trakcyjnych w przypadku, gdy długość znajdujących się w pociągu wagonów z TWR przekracza 50% długości obowiązującej dla danego pociągu.

C.3.5. Przewóz próżnych, nieoczyszczonych opakowań i taboru po towarach niebezpiecznych

1. Przewóz próżnych, nieoczyszczonych opakowań i taboru po towarach niebezpiecznych powinien być realizowany na takich samych warunkach, jak w stanie ładownym, tzn. opakowania i tabor powinny być:
 - a. tak samo zamknięte i szczelne,
 - b. oznakowane nalepkami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio przewożonego towaru,
 - c. oplombowane na wszystkich zamknięciach wymagających plombowania (dotyczy wyłącznie: taboru po TWR i materiałach klasy 7, w komunikacji krajowej),
 - d. oznaczone tablicą identyfikacyjną koloru pomarańczowego z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru (dotyczy tylko taboru),
 - e. oznaczone numerem UN ostatnio przewożonego towaru (dotyczy tylko opakowań),
 - f. włączane do pociągów z zastosowaniem odległości ochronnych.

Przewóz próżnego, nieoczyszczonego taboru po TWR i materiałach promieniotwórczych podlega śledzeniu.

C.3.6. Stosowanie odległości ochronnych

1. Wagony z przesyłkami towarów niebezpiecznych oraz wagony próżne nieoczyszczone po tych towarach, należy oddzielić odległością ochronną od lokomotywy czynnej, od wagonów z otwartym źródłem ognia, od wagonów załadowanych długimi przedmiotami mogącymi ulec przesunięciu, od wagonów z ludźmi, oraz nie mogą być włączane jako ostatnie w składzie pociągu.
2. W pociągach, do których włączono wagony z towarem niebezpiecznym ostatni i przedostatni pojazd kolejowy powinien mieć czynny hamulec zespolony. Do pociągów, do których włączono wagony załadowane towarem niebezpiecznym nie wolno włączać żadnego wagonu za końcowym wagonem hamulcowym.
3. Każdy wagon lub kontener wielki, załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1, i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi wzoru nr 1, 1.5 lub 1.6, powinien być oddzielony odległością ochronną od wagonów lub kontenerów wielkich oznaczonych dużymi nalepkami ostrzegawczymi wzorów nr: 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2.
4. „Odległość ochronną” liczy się od tarczy zderzaka lub ściany czołowej kontenera wielkiego i powinna ona wynosić co najmniej 18 m lub odpowiadać dwóm wagonom dwuosiowym, lub jednemu wagonowi cztero- lub więcej osiowemu.
5. Hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za nimi powinny być wyłączone, chyba, że wagony te są wyposażone w łożyska toczne, blachy ochronne nie mocowane bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelne ściany i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.

D. Personel wykonujący prace manewrowe

D.1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Personel zatrudniani przy manewrach powinni posiadać wymagane kwalifikacje zawodowe.
2. Personel związany na obszarze działania z prowadzeniem ruchu kolejowego, uczestniczący w wykonywaniu manewrów, to:
 - a. nadzorujący manewry;
 - b. kierownik manewrów,
 - c. manewrowi,
 - d. prowadzący pojazdy kolejowe z napędem,
 - e. pracownicy posterunków nastawczych, nastawiający drogi przebiegu dla manewrów oraz wydający zezwolenia na jazdy manewrowe (dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy),
 - f. inni pracownicy posiadający wymagane kwalifikacje.
3. Kierownikiem manewrów może być:
 - a. ustawiacz,
 - b. kierownik pociągu,
 - c. dyżurny ruchu, nastawniczy (zwrotniczy) przy jazdach manewrowych pojazdów kolejowych bez drużyny manewrowej
 - d. inna osoba posiadająca wymagane kwalifikacje do wykonywania czynności ustawiacza lub kierownika pociągu.
4. Dla wykonania manewrów, kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej niezbędna ilość:

- a. manewrowych,
 - b. innego personelu posiadającego wymagane kwalifikacje do wykonywania manewrów.
5. Stosownie do potrzeb i okoliczności, kierownik manewrów, jeżeli posiada wymagane kwalifikacje, może wykonywać również czynności manewrowego.
 6. Zespół złożony z kierownika manewrów i co najmniej jednego pracownika, o którym mowa w ppkt. 4, tworzy drużynę manewrową.
 7. Jeżeli pozwalają na to warunki miejscowe kierownik manewrów może wykonywać manewry jednoosobowo (samodzielnie).
 8. Do wykonywania manewrów, jak również do hamowania pojazdów kolejowych płożami nie wolno zatrudniać:
 - a. kobiet, z uwzględnieniem postanowień ppkt. 8,
 - b. osób poniżej 18 roku życia (młodocianych),
 - c. pracowników nie posiadających zdolności psychicznych i fizycznych potwierdzonych orzeczeniem lekarskim.
 9. Jeżeli na stanowiskach dyżurnego ruchu, kierownika pociągu i nastawniczego zatrudnione są kobiety, mogą one pełnić czynności kierownika manewrów, jednak nie mogą wykonywać czynności przewidzianych dla manewrowego.
 9. Dopuszcza się wykonywanie następujących czynności przez kobiety:
 - a. podawania sygnałów,
 - b. zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem i usuwania tego zabezpieczenia, wówczas, gdy nie zachodzi konieczność odczepiania lub doczepiania pojazdów kolejowych, hamowania płożami itp.
 10. Czynności kierownika manewrów wykonywane przez dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych podczas jazd bez drużyny manewrowej w podległym im okręgu nastawczym polegają na:
 - a. ustaleniu planu jazd manewrowych i zapoznaniu z nim maszynisty,
 - b. wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, które dla prowadzącego pojazd kolejowy z napędem jest równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego,
 - c. obserwacji jazdy manewrowej przez własny okręg nastawczy.
 11. Personel, który jest zatrudniony przy manewrach, zobowiązany jest znać i ściśle przestrzegać postanowienia ujęte w regulaminie technicznym i regulaminie pracy bocznic kolejowej, dla rejonu, w którym wykonują manewry.
 12. Zarówno maszynista pojazdu kolejowego z napędem użytego do wykonywania manewrów jak i pracownik posterunku nastawczego powinni zostać powiadomieni, kto jest kierownikiem manewrów.
 13. W przypadku zmiany kierownika manewrów lub zlecenia innemu członkowi drużyny manewrowej wykonania pewnych ruchów manewrowych obowiązkiem kierownika manewrów jest powiadomienie o tym zainteresowanego personelu uczestniczącego w prowadzeniu ruchu kolejowego.

D.2. Obowiązki personelu wykonującego manewry

D.2.1. Obowiązki nadzorującego manewry

1. Podczas obejmowania dyżuru, nadzorujący manewry, powinien ustalić w zakresie przewidzianym regulaminem pracy bocznic kolejowej:

- a. prace wykonane, pozostające do wykonania oraz wydane polecenia zmierzające do realizacji zadania,
 - b. skład drużyn manewrowych, ich gotowość i zdolność do pracy,
 - c. miejsce znajdowania się lokomotyw manewrowych,
 - d. obecność pracowników obsługujących urządzenia nastawcze i hamujące na swych posterunkach,
 - e. stan sprawności urządzeń hamujących i łączności w rejonach manewrowych,
 - f. które tory i rozjazdy są zamknięte oraz, czy istnieją ograniczenia prędkości jazdy manewrowych wynikające ze stanu torów, rozjazdów itp.
2. W okresie zimowym sprawdzenie, czy materiały i urządzenia przeznaczone do akcji odśnieżnej znajdują się w dostatecznej ilości na miejscu ich użytkowania.
 3. Zauważone nieprawidłowości należy usuwać we własnym zakresie lub niezwłocznie powiadomić o tym właściwy personel.
 4. Podczas wykonywania manewrów, nadzorujący manewry powinien sprawdzać, czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z postanowieniami właściwych instrukcji, regulaminu technicznego lub regulaminu pracy bocznic kolejowej, wydanymi poleceniami, a w razie stwierdzenia nie-prawidłowości - niezwłocznie reagować dla ich wyeliminowania.

D.2.2. Obowiązki kierownika manewrów

1. Manewry mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem personelu posiadającego wymagane kwalifikacje nazwanego kierownikiem manewrów.
2. Kierownik manewrów, w tym samym czasie, w przydzielonym rejonie manewrowym wykonuje manewry przy użyciu jednej lokomotywy i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
3. W przypadkach koniecznych wskazanych w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznic kolejowej mogą być użyte dwie lokomotywy do czynności tego wymagających.
4. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej.
5. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników i innego personelu oraz osób postronnych.
6. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje pracę manewrową bez udziału manewrowego, nie wolno wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
7. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - a. z włączonym hamulcem zespolonym:
 - ✓ bez zmiany kierunku jazdy wyciągać z jednych torów na inne składy pociągowe towarowe,
 - ✓ ze zmianą kierunku jazdy przestawiać z toru na tor składy towarowe nie przekraczające 60 osi,
 - ✓ bez ograniczeń długości przestawiać składy pociągowe lub manewrowe na sygnały manewrowe podawane na sygnalizatorach, gdy lokomotywa manewrowa i pracownik przestawiający skład posiadają radiotelefon w sieci manewrowej lub innej wydzielonej do tego celu.

- b. przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego grupy wagonów nie przekraczające 8 osi,
 - c. przemieszczać wagony w obrębie podciągarki wagonów w ilości określonej w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy boczniczy kolejowej.
8. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
- a. przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan pracy manewrowej i zapoznać z nim: drużynę lokomotywy, pracowników drużyny manewrowej i obsługujących urządzenia nastawcze i hamulcowe oraz sprawdzić, czy nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdów kolejowych,
 - b. sprawdzić skład drużyny manewrowej i frakcyjnej i ich przygotowanie do pracy;
 - c. dokonać podziału czynności między manewrowych,
 - d. sprawdzić osygnalizowanie lokomotywy manewrowej,
 - e. zapoznać się ze stanem zajętości torów w przydzielonym rejonie manewrowym oraz sprawdzić, które tory są zamknięte,
 - f. sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem oraz umieszczenie pojazdów kolejowych w granicach ukresów,
 - g. ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności.
 - h. sprawdzić stan i ilość używanych przy manewrach płozów hamulcowych, oświetlenia i urządzeń łączności.
9. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów odpowiednio do obsługiwanego rejonu manewrowego należy:
- a. kierowanie rozrządzaniem i zestawianiem składów pociągów;
 - b. obsługa punktów ładunkowych, a w przypadku braku wyznaczonych pracowników także przyjmowanie i zdawanie wagonów – stosownie do ustaleń regulaminu technicznego lub regulaminu pracy boczniczy kolejowej;
 - c. wyznaczanie manewrowych do:
 - ✓ rozłączania pojazdów,
 - ✓ obsługi hamulców ręcznych,
 - ✓ obsługi przydzielonych drużynie manewrowej zwrotnic i wykolejnic,
 - ✓ zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem;
 - d. współpraca z personelem przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów;
 - e. sprawdzenie prawidłowości oświetlenia terenu w porze ciemnej przygotowanie dróg przebiegu – zwrotnic i wykolejnic nastawianych ręcznie.
 - f. upewnienie się, czy układ torowy, w tym zwrotnice i główki szyn, nie są zanieczyszczone.
10. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
- a. posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - b. prawidłowe działanie zwrotnic, wyrzutni płozowych, hamulców torowych,
 - c. oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - d. widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach,
 - e. załodzenie i zaśnieżenie układu torowego i rozjazdów.
11. Sprawdzenie prawidłowości zabezpieczenia pozostawianego składu pociągów.
12. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.

13. Przy przekazywaniu dyżuru następnej zmianie należy ją powiadomić o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach), w sposób ujęty w regulaminie pracy boczniczy kolejowej.
14. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminu pracy boczniczy kolejowej.
15. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej czynności podejmowane przez szkolonego mogą odbywać się tylko pod bezpośrednim, stałym nadzorem kierownika manewrów. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny być mu uprzednio pokazane, ze zwróceniem uwagi na grożące niebezpieczeństwa w razie niezastosowania się do wskazówek.

D.2.3. Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:
 - a. rozprzęgnięcie i sprzęgnięcie taboru kolejowego,
 - b. przestawianie zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - c. powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - d. hamowanie manewrujących pojazdów,
 - e. zabezpieczanie pojazdów przed zbiegnięciem,
 - f. obsługiwanie hamulca ręcznego,
 - g. inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
 - a. zgłosić się u kierownika manewrów,
 - b. na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - ✓ które tory są wolne i czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - ✓ jaki jest stan zapelnienia każdego toru i czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów i poza rozjazdami,
 - ✓ czy pojazdy kolejowe są dopchnięte i połączone sprzęgami,
 - ✓ czy pod kołami pojazdów kolejowych nie ma płozów, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,
 - ✓ czy na torach nie znajdują się pojazdy kolejowe wykolejone i/lub uszkodzone, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem lub pojazdy kolejowe wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - ✓ czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i pojazdów kolejowych,
 - ✓ czy płozy do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
 - ✓ czy przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia dla pieszych są wolne od pojazdów kolejowych lub drogowych i jaki jest stan żłobków,
 - ✓ czy oświetlenie działa należycie,
 - ✓ czy rozjazdy są czyste i sprawne.
3. Informację o stanie torów zgłasza kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.
4. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla rozrządzanych pojazdów kolejowych są odpowiednio nastawione, a pojazd kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.

5. W czasie wykonywania manewrów, manewrowi powinni znajdować się z tej strony manewrującego składu, po której znajduje się kierownik manewrów i zawsze w odległości zapewniającej wzajemną widoczność.
6. Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - a. przed dojechaniem do wagonów, które manewrowy ma połączyć,
 - b. gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
 - c. celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
7. Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.
8. Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:
 - a. sprawdzić, czy nie pozostawiono pojazdów kolejowych poza ukresami torów, na rozjazdach,
 - b. zabezpieczyć pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem przez zahamowanie ich hamulcem ręcznym w ilości zgodnej z postanowieniami zawartymi w regulaminie pracy bocznic kolejowej,
 - c. nie użyte do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu (płozy uszkodzone należy składować w osobno wyznaczonym miejscu),
 - d. pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki;
9. Wykonanie powyższych czynności należy zgłosić kierownikowi manewrów.
10. Manewrowy podczas wykonywania pracy manewrowej zobowiązany jest zapewnić bezpieczne jej wykonanie, a w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie powiadomić kierownika manewrów i podjąć wszelkie możliwe środki w celu zapobieżenia wypadkowi.

D.2.4. Obowiązki drużyny trakcyjnej

1. Drużyna trakcyjna powinna uzyskać potwierdzenie zapoznania się (autoryzację) znajomości zasad prowadzenia ruchu kolejowego na obsługwanym obszarze działania.
2. W trakcie wykonywania jazd manewrowych prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien obserwować:
 - a. sygnały i wskaźniki oraz ściśle się do nich stosować,
 - b. czy zwrotnice, wykolejnice, obrotnice, przesuwnice itp. są prawidłowo nastawione,
 - c. czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzi, maszyn na torze i w skrajni, podniesionych hamulców torowych, obniżonej lub oberwanej sieci trakcyjnej, wykolejnic nałożonych na tor itp.),
 - d. czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz w miarę możliwości jego ruch po sąsiednich torach.
3. Drużyna trakcyjna powinna znać kierownika manewrów, wykonywać manewry na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszego przepisu i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i pojazdów kolejowych.
4. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
5. Drużyna trakcyjna powinna odmówić wykonania polecenia, jeżeli nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał lub polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.

6. W razie konieczności maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić pojazd kolejowy z napędem po uprzednim wyłączeniu silnika, zabezpieczeniu go przed uruchomieniem przez osoby niepowołane oraz przed zbiegnięciem.
7. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
8. Podczas jazd manewrowych przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia dla pieszych, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał „Baczność”.
9. Przy manewrach maszynista powinien zawsze zająć czołową kabinę sterowniczą. Nie dotyczy to spychania wagonów lokomotywą dwukabinową - w takim przypadku maszynista powinien zająć miejsce w tej kabinie, z której ma lepsze warunki obserwacji spychanego składu, drogi przebiegu i drużyny manewrowej.

D.2.5. Obowiązki pracowników posterunków nastawczych biorących udział w wykonywaniu manewrów

1. Pracownikami posterunków nastawczych, którzy biorą udział w wykonywaniu prowadzeniu ruchu kolejowego i manewrów są dyżurni ruchu, nastawniczowie i zwrotniczowie.
2. Pracownicy posterunków nastawczych wymienieni w pkt. 1 zobowiązani są do:
 - a. zapoznania uczestników manewrów z ograniczeniami prędkości i innymi ograniczeniami, mającymi wpływ na organizację i bezpieczeństwo manewrów,
 - b. sprawdzenia stanu sprawności urządzeń sterowania ruchem kolejowym, rozrzędem i łączności w rejonach manewrowych,
 - c. uzgadniania jazd manewrowych między okręgami nastawczymi;
 - d. koordynowania jazd manewrowych z uwzględnieniem realizacji planu pracy manewrowej omówionego z kierującym manewrami,
 - e. obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym i udzielanie zezwoleń stosownie do żądań kierownika manewrów,
 - f. współpracy z pracownikami zarządcy stycznej infrastruktury kolejowej, a także przewoźnika kolejowego, przy realizacji zadań wynikających z „miejscowego rozkładu jazdy” pociągów i planów wewnętrznych przewoźnika kolejowego.
3. Obowiązki pracowników posterunków nastawczych przy jazdach bez drużyny manewrowej w okręgu nastawczym polegają na:
 - a. koordynowaniu i ustaleniu planu jazdy manewrowej wg potrzeb zgłoszonych przez prowadzącego pojazd;
 - b. wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, które dla prowadzącego pojazd jest równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego;
 - c. obserwacji jazdy manewrowej w obrębie własnego okręgu nastawczego.
 - d. bez drużyny manewrowej może odbywać się:
 - ✓ jazda manewrowa pojazdów pomocniczych;
 - ✓ jazda manewrowa taboru specjalnego;
 - ✓ jazda manewrowa pojazdów kolejowych z napędem bez doczepionego taboru;
 - ✓ jazda manewrowa pojazdów kolejowych z napędem ciągnących nie więcej niż cztery wagony towarowe;
 - ✓ przejazd ciągniętych składów pociągowych do innego rejonu manewrowego;
 - ✓ jazda manewrowa lokomotywy pchającej dwa wagony towarowe, gdy drużyna trakcyjna jest dwuosobowa.

4. Każdy pracownik posterunku nastawczego biorący udział w pracy manewrowej powinien zwracać szczególną uwagę na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a w razie zauważenia nieprawidłowości lub grożącego niebezpieczeństwa wstrzymać wykonywanie manewrów.

E. Zasady sygnalizacji

E.1. Zasady ogólne

1. Przy wykonywaniu ruchu kolejowego stosowane są sygnały i wskaźniki, określone rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu w sprawie zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.
2. Rodzaj stosowanych zasad i rodzajów sygnałów, sygnalizatorów i wskaźników zależna jest od wyposażenia technicznego infrastruktury kolejowej i rodzaju zabudowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
3. W sygnalizacji kolejowej na obszarze działania stosuje się:
 - a. sygnały, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia wykonania określonych czynności związanych z ruchem pociągów, manewrami taboru kolejowego, bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób;
 - b. wskaźniki, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia nieobjęte sygnałami oraz informacje związane z ruchem pociągów, manewrami lub bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób
4. Dla potrzeb prowadzenia ruchu kolejowego i manewrów w obszarze działania w niniejszym przepisie wewnętrznym określono sygnały i znaki, które winny być stosowane i do wskazań których obowiązany jest się stosować personel związany z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów, tj.:
 - a. sygnały nadawane przez:
 - sygnalizatory przytorowe,
 - semafor,
 - tarcze ostrzegawcze semaforowe,
 - tarcze manewrowe,
 - sygnalizatory powtarzające,
 - tarcze ostrzegawcze przejazdowe,
 - b. sygnały przekazywane przez stałe lub przenośne tarcze albo latarnie,
 - c. sygnały dawane przez osoby do tego uprawnione,
 - d. sygnały umieszczone na taborze kolejowym,
 - e. sygnały ostrzegawcze i alarmowe,
 - f. wskaźniki:
 - zwrotnicowe,
 - ogólnoeksploatacyjne,
 - dotyczące zelektryfikowanych dróg kolejowych.
5. Zestawienie stosowanych w prowadzeniu ruchu kolejowego na obszarze działania sygnałów i wskaźników przedstawia **Załącznik E.1.**

E.2. Stosowane sygnały

1. Na obszarze działania ZMPG znajduje się infrastruktura kolejowa wyposażona w urządzenia sterowania ruchem kolejowym umożliwiające wykonywanie manewrów oraz prowadzenie ruchu pociągów przy pomocy:
 - a. semaforów świetlnych nadających sygnały: S1, S2, S4, S5,

- b. właściwych dla tych semaforów tarcz ostrzegawczych świetlnych nadających sygnały Os1, Os2,
 - c. sygnały zastępcze „Sz”.
2. Na przejazdach kolejowo - drogowych i przejściach dla pieszych zlokalizowanych w torach na obszarze działania, o stanie sprawności urządzeń ostrzegających użytkowników drogi informują tarcze ostrzegawcze przejazdowe sygnałami Osp1 i Osp2.
 3. Podstawowymi sygnałami podawanymi na sygnalizatorach podczas pracy manewrowej są sygnały na tarczach manewrowych świetlnych Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona” oraz Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”, a na tarczach manewrowych kształtowych odpowiednio M1 oraz M2.
 4. Sygnały manewrowe nadawane przez semafony świetlne, oznaczone są literą „m” na tabliczce opisowej, jest to sygnał S1 „Stój” oraz sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”.
 5. Sygnałami zamknięć torów są:
 - a. sygnały na tarczy zaporowej – Z1 „Stój” oraz Z2 „Jazda dozwolona”;
 - b. sygnały na wykolejnicy – Z1wk „Stój wykolejnica na torze”, Z2wk „Wykolejnica zdjęta z toru”;
 - c. sygnały na obrotnicach i wagach pomostowych – Z1o, Z1wg „Stój wjazd wzbroniony”, Z2o, Z2wg „Wjazd dozwolony”.
 6. Dla zatrzymania pojazdów kolejowych z napędem lub zmniejszenia prędkości na torach służy tarcza D1 „Stój”.
 7. W torach dojazdowych, jeżeli jest to wymagane, stosowana jest również tarcza DO.
 8. Jeżeli między torami bocznicy kolejowej a torami zarządcy stycznej infrastruktury kolejowej prowadzony jest ruch pociągów:
 - a. na takich torach dla ograniczenia prędkości stosuje się sygnał D6 „Zwolnić bieg” i ustawia przed nim w odległości drogi hamowania wskaźnik W14. Stosowane mogą być również wskaźniki W8 i W9,
 - b. jadące pociągi, w zależności od wymagań w każdym konkretnym przypadku, powinny być osygnalizowane jednym z niżej wymienionych sygnałów:
 - czoło pociągu – sygnał Pc 1, Pc 2, Pc 3, Pc 4, Pc 6;
 - koniec pociągu – sygnał Pc 5.
 9. Dla zatrzymania pojazdu kolejowego z napędem będącego w ruchu, stosuje się sygnał D2 „Stój” dawany ręcznie lub D3 „Stój” dźwiękowy.
 10. Przy wykonywaniu pracy manewrowej pracownicy porozumiewają się m.in. przy pomocy sygnałów ręcznych i dźwiękowych:
 - a. Rm1 - „Do mnie”
 - b. Rm2 – Ode mnie”
 - c. Rm3 - „Zwolnić”
 - d. Rm4 – „Stój”
 - e. Rm5 – „Odrzucić”
 - f. Rm6 – „Docisnąć”.
 11. Dla zwrócenia uwagi osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu manewrujący pojazd kolejowy z napędem podaje sygnał Rp1 „Bacność”.
 12. Przy przeprowadzaniu prób hamulca przy składach manewrowych lub pociągowych stosuje się sygnały:

- a. Rh1, Rhs1 – „Zahamować”
 - b. Rh2, Rhs2 – „Odhamować”
 - c. Rh3, Rhs3 – „Hamulce w porządku”.
13. Dróżnicy przejazdowi na przejazdach kolejowo - drogowych i przejściach dla pieszych strzeżonych podają sygnały D7 „Stój” oraz D8 „Dróżnik obecny na przejeździe.
14. Lokomotywa powinna być sygnalizowana sygnałem Tb1.
15. Podczas pchania składu manewrowego w porze ciemnej wskazane jest, zależnie od warunków lokalnych, stosowanie na pierwszym pchanym wagonie, niezależnie od sygnałów dawanych przez ustawiacza lub manewrowego, dodatkowo sygnału świetlnego w postaci żółtego migającego światła.
16. Oznaczenie pojazdu pomocniczego: Tb-4.
17. Dla pojazdów kolejowych skażonych środkami promieniotwórczymi, chemicznymi i biologicznymi, stosuje się następujące sygnały:
- a. PcSp – „Skażenie promieniotwórcze pociągu”
 - b. PcSb – „Skażenie biologiczne pociągu”
 - c. PcSch – „Skażenie chemiczne pociągu”
18. Stosowane są następujące sygnały alarmowe:
- a. A1 „Alarm”;
 - b. A1r „Alarm” - Automatyczne nadawanie sygnału w sytuacji lokomotyw wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-Stop”;
 - c. A2 „Pozar”;
 - d. A3 „Ogłoszenie alarmu powietrznego dla ...”;
 - e. A4 „Odwołanie alarmu powietrznego dla ...”;
 - f. A7 „Ogłoszenie alarmu o skażeniach na ...”;
 - g. A8 „Odwołanie alarmu o skażeniach na ...”.

E.3. Stosowane wskaźniki

1. Na obszarze działania stosowane są wskaźniki zwrotnicowe, służące do sygnalizowania aktualnego położenia zwrotnic.
2. Stosuje się wskaźniki:
 - a. dla rozjazdów zwyczajnych: Wz1, Wz2, Wz3, Wz4;
 - b. dla rozjazdów krzyżowych podwójnych: Wz5, Wz6, Wz7, Wz8.
3. Wskaźnikami ogólnoeksploatacyjnymi stosowanymi w zależności od potrzeb są wskaźniki: W1, W3, W5, W6, W6a, W6b, W7, W8, W9, W11a, W12, W13, W14, W15, W17, W23, W24, W25, W28, W30, W31 oraz wskaźniki z grupy We.

F. Wymagania w zakresie bezpieczeństwa pracy

Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach, jazdę na pojazdach kolejowych, zasady poruszania się po torach oraz zachowanie bezpieczeństwa osobistego i innych uczestników procesu obsługi infrastruktury kolejowej a także osób postronnych określone są w regulaminie pracy boczniczy kolejowej oraz zasadach bezpieczeństwa pracy, obowiązujących w spółce.

G. Postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów

G.1. Używane pojęcia

Przepisy prawa krajowego, w szczególności rozporządzenie ministra właściwego ds. transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym wymagają prowadzenia określonych działań w następstwie wystąpienia zdarzenia na terenie infrastruktury kolejowej ZMPG.

Przepisy ustawy o transporcie kolejowym i ww. rozporządzenia definiują używane w tym zakresie określenia oraz zasady postępowania, tj.:

1. **Ciężko ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny.
2. **Incident** - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
3. **Kierujący akcją ratowniczą** – osoba będąca przedstawicielem użytkownika bocznicy lub Państwowej Straży Pożarnej, kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratowniczej do czasu usunięcia skutków zdarzenia.
4. **Komisja kolejowa** — osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
5. **Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska** — stratę w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tys. €.
6. **Personel kolejowy** – pracownicy ZMPG oraz przedsiębiorców wykonujących prace w zawodach określonych w rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych – zatrudnieni w dowolnej formie prawnej. Określenie to dotyczy również personelu realizującego obowiązki nadzoru i kontroli w zakresie związanym z transportem kolejowym na infrastrukturze ZMPG.
7. **PKBWK** – Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych.
8. **Poszkodowany** — jest to zabity, ciężko ranny lub ranny.
9. **Poważny wypadek kolejowy** – jest to każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
 - powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 mln €.
10. **Powiadomienie** – niezwłocznie przekazanie informacji o zdarzeniu, które miało miejsce na bocznicy odpowiednim adresatom.
11. **Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)** – informacje statystyczne odnoszące się do znaczących wypadków, wypadków i incydentów kolejowych, ich skutków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem.

12. **Wypadek kolejowy** - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - kolizje,
 - wykolejenia,
 - zdarzenia na przejazdach,
 - zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - pożar pojazdu kolejowego..
13. **Zabity** – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub wypadku albo w ich wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku.
14. **Zawiadomienie** – sporządzone, zgodnie z wzorem do ww. rozporządzenia, pismo w którym użytkownik boczniczy zawiadamia o zdarzeniu odpowiednie podmioty
15. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent.

G.2. Zgłaszanie zdarzeń kolejowych

1. Personel kolejowy, będący świadkiem lub uczestnikiem działań, które mogą doprowadzić do zdarzenia, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby temu zapobiec lub ograniczyć jego skutki.
2. Personel kolejowy zobowiązany jest osobiście lub za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków, wyznaczonemu w regulaminie pracy boczniczy kolejowej uprawnionemu przedstawicielowi ZMPG.
3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a ustawiacz lub maszynista (ewentualnie inny pracownik kolejowy) zgłasza zdarzenie personelowi, o którym mowa w ust. 2.
4. Dyżurny ruchu na posterunku ruchu (jeżeli znajduje się na obszarze boczniczy), dyspozytor zakładu lub kierownik boczniczy/terminala mają obowiązek:
 - a. zarejestrować każde zgłoszenie o zdarzeniu na boczniczy kolejowej w prowadzonej dokumentacji w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego (np. dzienniku telefonicznym) lub innym rejestrze określonym w regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
 - b. jeżeli występuje taka potrzeba, zgłosić dyżurnemu ruchu zarządcy infrastruktury na stacji obsługującej bocznicę zdarzenie zaistniałe na boczniczy, jeżeli powoduje ono brak możliwości jej obsługi.
5. Kierujący robotami lub pracownik zespołu wykonującego roboty na torach, obiektach i urządzeniach (w tym także nieoddanych do eksploatacji) na obszarze infrastruktury kolejowej ZMPG, powinien niezwłocznie zawiadomić osoby, o których mowa w ust. 2 o wszystkich zdarzeniach kolejowych mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
6. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki, przy czym brak możliwości natychmiastowego ustalenia niektórych danych nie może być powodem opóźnienia zgłoszenia.

G.3. Postępowanie w przypadku zaistnienia zdarzenia

1. Wyznaczony w regulaminie pracy boczniczy kolejowej uprawniony przedstawiciel użytkownika boczniczy, który był świadkiem lub uczestnikiem zdarzenia albo otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu powinien, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

- 1) zatrzymać zbliżający się po sąsiednich torach skład manewrowy lub pojazd kolejowy z napędem, w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem (aby zapobiec ewentualnym większym jego skutkom), włącznie z uzasadnionym nadaniem sygnału A1r „Alarm” - automatycznie lub słownie;
 - 2) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
 - 3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego (nr 112), podając w miarę możliwości informacje o:
 - a. rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - b. uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - c. pożarze lub wybuchu, bądź zagrożeniu nimi,
 - d. zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
 - e. wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – zawiadamiając należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego (np. na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy umieszczonej na wagonie, kontenerze lub przesyłce;
 - 4) w przypadku bocznic z torami wyposażonymi w sieć trakcyjną powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnego wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną – jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych;
 - a. zgłosić niezwłocznie zdarzenie pracownikowi wskazanemu w regulaminie pracy bocznic kolejowej, informując o wykonaniu czynności, o których mowa w pkt: 1÷4,
 - b. w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych, podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego (np. na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy umieszczonej na wagonie, kontenerze lub przesyłce, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych);
 - 6) żądać od wyznaczonego w regulaminie pracy bocznic kolejowej pracownika, stosownie do potrzeb:
 - a. uruchomienia/wezwania zakładowego zespołu ratownictwa,
 - b. wezwania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego zarządcy stycznej infrastruktury;
 - 7) powiadomić prowadzących pojazdy kolejowe oraz dyżurnego ruchu posterunku stacji stycznej do bocznic kolejowej o przyczynie i przewidywanym czasie trwania zamknięcia wjazdu na bocznicę;
 - 8) zależnie od potrzeb, na żądanie kierującego akcją ratowniczą, wprowadzić ograniczenie prędkości na torach sąsiadujących z miejscem zdarzenia, po których może odbywać się ruch kolejowy;
 - 9) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
2. Wyznaczony w regulaminie pracy bocznic kolejowej uprawniony przedstawiciel użytkownika bocznic, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

- 1) **Członków komisji kolejowej** ze strony użytkownika bocznicy kolejowej wytypowanych każdorazowo spośród osób wskazanych w regulaminie pracy bocznicy kolejowej;
- 2) **Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych** (dalej PKBWK): na nr **+48 510 126 711** należy wysłać SMS-a o treści:
 - a. Datę, godzinę i miejsce powstania zdarzenia
 - b. Konsekwencje zaistniałe w wyniku zdarzenia
 - c. Podmiot na terenie którego zaistniało zdarzenia
 - d. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej
 - e. Imię i nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia

W przypadku zaistnienia poważnego wypadku należy dodatkowo telefonicznie na ww. numer telefonu powiadomić dyżurującego członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
- 3) **Oddział Terenowy Urzędu Transportu Kolejowego** właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia, na numer telefonu: **+48 572 591 125**
należy wysłać SMS o treści:

RRRR.MM.DD, KATEGORIA ZDARZENIA, BOCZNICA, TREŚĆ POWIADOMIENIA

- a. RRRR.MM.DD – data zdarzenia np. 2000.01.11
 - b. Kategoria zdarzenia – należy podać wstępnie ustaloną kategorię zdarzenia, w przypadku braku wstępnie ustalonej kategorii zdarzenia należy podać „??”
 - c. Bocznicza – należy wpisać „bocznicza ZMPG w Gdyni”
 - d. Treść powiadomienia – krótki opis zdarzenia wraz z oszacowaniem skutków
- 4) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwą miejscowo:
 - a. prokuraturę rejonową,
 - b. komendę Policji,
 - c. jednostkę Żandarmerii Wojskowej
 - d. przedstawiciela użytkownika boczniczy, wg wzoru „Informacji o zdarzeniu” zgodnie z wzorem określonym w rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym lub regulaminie pracy boczniczy kolejowej.
3. Wszelkie wykonane czynności w zakresie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania należy rejestrować w prowadzonej dokumentacji w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego (np. dzienniku telefonicznym) lub innym określonym w regulaminie pracy boczniczy kolejowej rejestrze.

G.4. Zawiadomienie o zaistniałym zdarzeniu

1. Wyznaczony w regulaminie pracy boczniczy kolejowej uprawniony przedstawiciel użytkownika boczniczy, w przypadku kiedy zdarzenie zaistniało na terenie boczniczy lub na styku boczniczy z infrastrukturą sąsiadującego zarządcy infrastruktury, zobowiązany jest pisemnie zawiadomić o zdarzeniu:
 - 1) Przewodniczącego PKBWK;
 - 2) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
 - 3) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwą miejscowo:
 - a. prokuraturę rejonową,

- b. komendę Policji,
 - c. jednostkę Żandarmerii Wojskowej.
2. Przewodniczący PKBWK dopuszcza możliwość przesyłania skanu zawiadomienia na adres:
pkbwk@mir.gov.pl
3. Prezes UTK dopuszcza możliwość przesłania skanu Zawiadomienia na adres:
zdarzenia@utk.gov.pl
4. Treść zawiadomienia uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej powinna być sporządzona wg wzoru zamieszczonego w regulaminie pracy boczniczy kolejowej. Zawiadomienie powinno być przekazane niezwłocznie, jednak nie później niż przed upływem 24 godzin od stwierdzenia zdarzenia, przy wykorzystaniu poczty elektronicznej, faksu, telegraficznie lub listownie priorytetem.
5. Na każde wysłane zawiadomienie (do każdego z adresatów) należy posiadać potwierdzenie jego wysłania.
6. 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.
7. 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; powyższy sposób postępowania należy także zastosować w przypadku zmiany kwalifikacji zdarzenia zgłoszone odrębnym trybem przez właściwy organ (np. samobójstwo lub próbę samobójstwa), powiadamiając o tej zmianie adresatów pierwotnego zawiadomienia.
8. W przypadku gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało jego uwolnienie lub jeśli wystąpiło ryzyko nieuchronnej straty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska, lub jeśli nastąpiła interwencja władz, doradca ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, dodatkowo sporządza „Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych”.
9. Jeżeli zdarzenie, które zaistniało na terenie infrastruktury ZMPG, wymaga podjęcia szybkich decyzji (z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, zasięg, skutki osobowe i materialne lub oddźwięk społeczny), wyznaczony w regulaminie pracy boczniczy kolejowej uprawniony przedstawiciel użytkownika boczniczy kolejowej po zapoznaniu się z okolicznościami oraz skutkami, niezwłocznie powiadamia Głównego Dyspozytora Portu, przekazując zwięzłą informację o koniecznych działaniach mających na celu ograniczenie negatywnych skutków zdarzenia.
10. Zabronione jest zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia.
11. Główny Dyspozytor Portu, który dowiedział się o zatajeniu lub próbie zatajenia zdarzenia, zobowiązany jest:
 - a. zgłosić i zarejestrować zdarzenie zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji;
 - b. powołać, zgodnie z zasadami określonymi w regulaminie pracy boczniczy kolejowej, komisję kolejową w celu zbadania zdarzenia;
 - c. przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajenia lub próby zatajenia zdarzenia.

G.5. Sposób powoływania oraz tryb pracy komisji kolejowej

G.5.1. Powoływanie komisji kolejowej

1. Wykazy osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowych określa użytkownik bocznic kolejowej zgodnie z zapisami w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
2. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu ze strony użytkownika bocznic wskazuje spośród osób upoważnionych Główny Dyspozytor Portu.
3. Przewodniczący komisji kolejowej jest pisemnie powoływany spośród członków komisji, przez właściwego przedstawiciela użytkownika bocznic.
4. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez wyznaczonego w regulaminie pracy bocznic kolejowej uprawnionego przedstawiciela użytkownika bocznic kolejowej.
5. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.

G.5.2. Skład komisji

1. Do udziału w pracach komisji kolejowych należy wyznaczać pracowników o wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym w branży kolejowej.
2. Personelowi wyznaczonemu do udziału w pracach komisji kolejowych wydawane jest przez użytkownika bocznic kolejowej, zgodnie z zapisami w regulaminie bocznic kolejowej, ważne na czas udziału w pracach danej komisji kolejowej.
3. Personelowi przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury kolejowej stycznej do bocznic upoważnienia wydawane są zgodnie z obowiązującymi w tych przedsiębiorstwach zasadami.
4. Personel uczestniczący w pracach komisji kolejowych powinien posiadać podczas prac w tych komisjach aktualne upoważnienia.
5. Wykazy osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowych (dane teleadresowe) umieszczane są w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
6. Wykazy, o których mowa powyżej, należy uaktualniać po każdorazowej zmianie jakichkolwiek danych.
7. Wyznaczony w regulaminie pracy bocznic kolejowej uprawniony przedstawiciel użytkownika bocznic – jeżeli zachodzi taka potrzeba – wskazuje członków komisji kolejowej ze strony przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury stycznej do bocznic kolejowej, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których personel lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu, bądź których infrastruktura ma z tym związek.
8. W pracach komisji kolejowych zdarzeń z przesyłkami zawierającymi towary niebezpieczne, jeżeli zachodzi taka potrzeba, dodatkowo biorą udział uprawnieni doradcy ds. przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.
9. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
10. Niestawienie się wyznaczonego członka komisji kolejowej w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.
11. Członkiem komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu nie może być pracownik mający bezpośredni związek z powstaniem wypadku lub incydentu lub będący w pokrewieństwie z osobą, która miała związek z powstaniem zdarzenia. Wykluczenie

obejmuje także instruktorów oraz personel bezpośrednio odpowiedzialny za utrzymanie infrastruktury na obszarze bocznicy, na której doszło do zdarzenia oraz personel odpowiedzialny za nadzór nad pracą drużyn lokomotywowych i manewrowych użytkownika bocznicy i przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice.

12. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie prowadzenia postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
13. O zmianie składu komisji informuje się pisemnie członków komisji kolejowej, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz Przewodniczącego PKBWK.
14. Zmiany w składzie komisji kolejowej dokumentuje się w aktach postępowania.
15. Przewodniczący komisji kolejowej, z własnej inicjatywy lub na wniosek członków komisji, wyznacza miejsce przeprowadzania badania i pomiarów taboru kolejowego.
16. Przewodniczący komisji kolejowej ustala z kierownikami jednostek, których personel, pojazdy kolejowe lub infrastruktura kolejowa uczestniczyły w zdarzeniu, osoby biorące udział w pracach komisji kolejowej do badania tego zdarzenia. Kierownicy tych jednostek powiadamiają te osoby o zdarzeniu oraz o ich wskazaniu na członków komisji.
17. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu zamieszczonego w regulaminie pracy bocznicy kolejowej, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia.
18. Informacji o przebiegu prac komisji kolejowej udziela przewodniczący komisji lub osoba przez niego wyznaczona.

G.5.3. Tryb pracy komisji kolejowej

1. Postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa, której zadaniem jest:
 - a. ustalenie przyczyn zdarzenia;
 - b. szacunkowe określenie rozmiarów strat będących wynikiem zdarzenia;
 - c. sformułowanie wniosków zapobiegawczych.
2. Postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do pracodawcy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, w oparciu o ustalenia komisji kolejowej.
3. Postępowania w sprawach wypadków i incydentów prowadzą komisje kolejowe, w skład których wchodzi przedstawiciele użytkownika bocznicy kolejowej oraz przewoźników kolejowych, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w tym zdarzeniu, bądź zarządcy infrastruktury, których infrastruktura kolejowa ma związek z przebiegiem zdarzenia.
4. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK).
5. PKBWK prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku.
6. PKBWK może prowadzić postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, który w nieznacznie różniących się warunkach byłby poważnym wypadkiem, a także w sprawie innego wypadku lub incydentu, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania.

7. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa wyżej, podejmuje Przewodniczący PKBWK, nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o jego zaistnieniu.
8. W przypadku podjęcia postępowania w sprawie wypadku lub incydentu przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.
9. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawuje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

G.6. Obowiązki i uprawnienia komisji kolejowych

1. Komisja kolejowa ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu, określa szacunkowo rozmiary strat z tytułu zdarzenia oraz formuluje wnioski zapobiegające powstaniu zdarzenia będącego wynikiem zidentyfikowanych przyczyn w przyszłości.
2. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu, może w szczególności:
 - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia lub w innym miejscu, które ma związek ze zdarzeniem, w tym z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
 - 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
 - 3) wysłuchiwać protokolarnie osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem, stosując protokół wg wzoru określonego w rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym lub regulaminie pracy bocznic kolejowej;
 - 4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
 - 5) wnioskować o wykonanie ekspertyz;
 - 6) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych użytkownika bocznic kolejowej, zarządcy stycznej infrastruktury kolejowej lub przewoźnika kolejowego, pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności dot. przeprowadzania konfrontacji czy wizji oraz przygotowania i dostarczenia potrzebnej dokumentacji i ekspertyz;
- 7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydentem – w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej – do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydentu bądź przyczynienie się do jego powstania.
3. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
4. Komisja kolejowa jest zobowiązana dokonywać pomiarów infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych przyrządami posiadającymi ważne świadectwa legalizacji.
5. Z wykonanych czynności, w szczególności wysłuchań, konfrontacji i wizji lokalnych, należy sporządzić protokoły podpisane przez członków komisji kolejowej przeprowadzających te czynności oraz inne uprawnione osoby uczestniczące w tych czynnościach.
6. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności należy odnotować w protokole.

7. Osoba wysłuchiwana podpisuje protokół z wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień, na każdej stronie protokołu.
8. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej i elektronicznej, gromadząc dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.
9. Komisja kolejowa zobowiązana jest do współpracy z:
 - 1) kierującym akcją ratowniczą – w zakresie zabezpieczenia materiałów dowodowych oraz wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych;
 - 2) Policją i Prokuraturą – w zakresie zbierania materiałów dowodowych;
 - 3) przedstawicielami Urzędu Transportu Kolejowego oraz Przewodniczącym i członkami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – w zakresie prowadzenia postępowania.
10. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu Przewodniczącego lub upoważnionego członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego zdarzenia oraz o dokonanych ustaleniach.
11. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych.
12. Komisja kolejowa, w razie potrzeby, zwraca się do służb ochrony obszaru bocznic, Policji, lub jednostek służby zdrowia o przeprowadzenie badań ustalających stan trzeźwości osób związanych ze zdarzeniem albo weryfikujących podejrzenie zażycia przez te osoby środków odurzających.
13. Komisja kolejowa w trakcie prowadzenia postępowania jest zobowiązana udostępniać zebrane materiały i dokumenty na żądanie Policji, Prokuraturze oraz sądom.
14. Jeżeli wystąpi konieczność przekazania materiałów lub dokumentów będących w posiadaniu komisji kolejowej organom, o których mowa wyżej, należy o ile to możliwe, przekazywać ich uwierzytelnione odpisy lub kopie; w przypadku konieczności przekazania oryginałów, należy uprzednio sporządzić i zachować uwierzytelnione odpisy lub kopie. Przekazanie materiałów i dokumentów odbywa się za protokołem zdawczo-odbiorczym.

G.7. Badanie zdarzeń przez komisję kolejową

G.7.1. Podjęcie pracy przez komisję kolejową

1. Wyznaczona zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale G.5.2. komisja kolejowa powinna niezwłocznie udać się na miejsce wypadku lub incydentu w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.
2. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji.
3. Podejmując decyzje, o których mowa w ust. 2, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
 - a. skutki i okoliczności wypadku lub incydentu;
 - b. opinie członków komisji kolejowej;
 - c. konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydentu oraz

- d. potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydentu.
4. Kierownik jednostki organizacyjnej użytkownika bocznicy kolejowej lub innej jednostki związanej ze zdarzeniem, na terenie której odbywa się praca komisji kolejowej, jest zobowiązany udostępnić dla jej potrzeb pomieszczenie oraz niezbędne środki łączności i materiały biurowe.

G.7.2. Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia

1. Na miejscu wypadku lub incydentu, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:
- 1) ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu;
 - 2) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem wypadku lub incydentu;
 - 3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania wypadku lub incydentu, przez Policję, służbę ochrony obiektu lub inne uprawnione służby;
 - 4) opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed wypadkiem lub incydentem oraz po nim;
 - 5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca;
 - 6) ustala przy wypadkach lub incydentach na przejazdach kolejowo - drogowych i przejściach dla pieszych:
 - a. sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
 - b. podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy,
 - c. zamknięcie na czas rogatek i obecność na stanowisku pracy pracownika obsługi przejazdu kolejowo - drogowego i przejścia,
 - d. warunki widoczności przejazdu kolejowo - drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo - drogowego i przejścia,
 - e. stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i przejściu dla pieszych i na dojazdach do niego;
 - 7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku lub incydencie; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
 - 8) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym,

czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy, a także zapisów z systemów telewizji przemysłowej i użytkowej;

- 9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych;
 - 10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
 - 11) bada stan nawierzchni kolejowej;
 - 12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
 - 13) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów;
 - 14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od użytkownika bocznic kolejowej oraz przewoźnika kolejowego sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, wg wzoru określonego rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym lub w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
 3. Komisja kolejowa sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia, stanowiącą załącznik do protokołu oględzin.

G.7.3. Zakresy prowadzonych badań

1. Komisja kolejowa powinna niezwłocznie na miejscu wypadku lub incydentu, wykonać badania w możliwie największym zakresie, odpowiednim do skutków i okoliczności wypadku lub incydentu.
2. Badając okoliczności wypadku lub incydentu, w zależności od potrzeb, komisja kolejowa:
 - 1) dokonuje ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia. Pracowników mających związek z powstałym zdarzeniem należy poddać badaniu na zawartość alkoholu w organizmie oraz, z chwilą uzasadnionego przypuszczenia, środków działających podobnie do alkoholu. Należy poddać ww. badaniu każdego pracownika będącego w pracy w razie stwierdzenia u niego objawów nietrzeźwości. Komisja kolejowa ma obowiązek wystąpić do Policji, służby ochrony obiektu lub innych uprawnionych służb o przeprowadzenie badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którzy mogli przyczynić się do zaistnienia zdarzenia, podlegają ponadto kontrolnym badaniom lekarskim, które przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę. Pracownicy ci podlegają również powypadkowym badaniom psychologicznym. Wyniki ww. badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt postępowania;
 - 2) Sprawdza i odczytuje zapisy:
 - a. nagrań rozmów zapisanych przez rejestratory przy urządzeniach łączności przewodowej i radiotelefonicznej,

- b. dokumentów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentów pojazdów kolejowych (dziennik telefoniczny, dziennik prowadzenia ruchu, książka przebiegów, kontrolkach zajętości torów, karty rozrządowe, rozkazy pisemne, książka kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennik oględzin rozjazdów, dziennik pracy dróżnika przejazdowego, raporty z jazdy, taśmy lub inne nośniki danych z rejestratorów prędkości, książka pokładowa pojazdu kolejowego z napędem i in.),
 - c. rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym (w tym rejestratorów obrazu),
 - d. rejestrów urządzeń przytorowych wykrywających stany awaryjne w pojazdach kolejowych,
 - e. urządzeń rejestrujących stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym i czynności dyżurnego ruchu,
 - f. rejestratorów systemów telewizji przemysłowej i użytkowej.
- 3) Zleca, jeżeli zachodzi taka potrzeba, odczytanie, opisanie i zabezpieczenie zapisów urządzeń rejestrujących (w tym prędkościomierza) przez wyznaczonych przez tę komisję oraz posiadających wymagane kompetencje i niezbędne oprzyrządowanie pracowników podmiotów, które użytkują te urządzenia rejestrujące. Dokumenty i nośniki danych oraz sporządzone opisy i protokoły istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
- 4) Sprawdza:
- a. stan oświetlenia terenu, stanu i widoczności sygnałów oraz wskaźników, stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych;
 - b. zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym;
 - c. stanu i ustawienia urządzeń radiolączności na pojazdach kolejowych i posterunkach ruchu biorących udział w zdarzeniu;
 - d. prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, klódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania urządzeń ślp, urządzeń łączności, a w szczególności radiolączności pociągowej;
- 5) Jeżeli to możliwe, ustala jaka była temperatura powietrza i szyn w chwili zaistnienia zdarzenia.

W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego zdarzenia mogło być nieprawidłowe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji kolejowej obowiązany jest zarządzić badanie rozszerzone urządzeń przeprowadzone przez osoby z uprawnieniami specjalistycznymi w tym zakresie.

- 6) Ustala stan nastawienia lub położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, kranu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza;
- 7) Bada stan hamulców i drożność przewodów hamulcowych (np. sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym), ustala liczbę wagonów z czynnym hamulcem oraz włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego (wyjaśnienia ewentualnej przyczyny niewłączenia);
- 8) Ustala miejsce i wynik ostatniej próby hamulców oraz ślady hamowania.

Z przeprowadzonego badania opisanego w poz. 6-8 komisja kolejowa sporządza protokół według wzoru określonego w rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym lub regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

- 9) Jeżeli w wyniku zdarzenia tor nie został zniszczony, dokonuje pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykołowania oraz na długości co najmniej 100 m przed i za miejscem wykołowania (pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 m na prostych i łukach o promieniu $R > 300$ m, co 2,5 m na łukach o promieniu $R < 300$ m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru;
- 10) Bada nawierzchnię, podtorze i podłoża, (stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki) stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami wewnętrznymi;
- 11) Jeżeli jest to możliwe, dokonuje pomiaru:
 - a. szerokości i przechyłki toru pod obciążeniem statycznym w miejscu wykołowania oraz na długości nie mniejszej niż 50 m przed i 20 m za miejscem wykołowania, w odstępach co 5 m - na prostych i łukach o promieniu $R > 300$ m, a co 2,5 m - na łukach o promieniu $R < 300$ m, oraz na bazie pomiarowej wykołowanego pojazdu kolejowego i wózka pojazdu kolejowego,
 - b. krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m,
 - c. wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru - w przypadku podejrzenia wyboczenia toru;
- 12) W przypadku wykołowania na rozjeździe, skrzyżowaniu torów w jednym poziomie lub wykołownicy:
 - a. opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe, na którym doszło do zdarzenia, położenia zwrotnic sprzężonych, wykołownic,
 - b. określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrozdnic,
 - c. pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykołowanie, odnoszących się do zespołów lub podzespołów rozjazdu mogących mieć wpływ na zdarzenie,
 - d. pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w punktach wskazanych w arkuszu rozjazdu dla danego typu rozjazdu oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego, o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej;
- 13) Pomiarów i badań pojazdu kolejowego z napędem z uwzględnieniem:
 - a. wykonywanie pomiarów i oględzin w miejscu:
 - zdarzenia - zmierzyć wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, w tym: wysokość, grubość i stromość obrzeża, wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni tocznej kół, wielkość ewentualnego wypływu materiału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, a także sprawdzać stan i położenie maźnic oraz widel maźniczych i resorów,
 - na torze prostym i wypoziomowanym – sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania,

- na kanale rewizyjnym - sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia,
- b. zakres pomiarów powinien być zgodny z „Instrukcją pomiarów geometrycznych zestawów kołowych pojazdów kolejowych z napędem” i Dokumentacją systemu utrzymania (DSU), a wyniki wpisane do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych. Pomiarów taboru pomocniczego i specjalnego należy dokonać analogicznie jak dla innych pojazdów kolejowych, przy wykorzystaniu dokumentacji techniczno-ruchowej pojazdu. W razie potrzeby pojazd kolejowy należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym,
- c. pomiarów i badań pojazdu z napędem elektrycznym w zakresie współpracy odbieraków prądu z siecią trakcyjną w przypadku podejrzenia, że zdarzenie ma związek z niewłaściwą współpracą odbieraków prądu, dokonując pomiarów:
- w miejscu zdarzenia,
 - w hali napraw lokomotyw – w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych, na wniosek przewodniczącego lub członka komisji kolejowej;

Zakres pomiarów powinien być zgodny z obowiązującymi normami oraz dokumentacją systemu utrzymania (DSU) dla danego typu pojazdu kolejowego.

- 14) Dokonuje oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonu zgodnie z wymogami określonymi w regulacjach wewnętrznych dotyczących utrzymania wagonów, obowiązujących w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego:
- a. wstępnie na miejscu zdarzenia w zakresie:
- ustalenia daty i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
 - ustalenia stanu (ew. braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, ciągowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
 - pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokości obrzeża, grubości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,
 - ustalenia wielkości płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,
- b. na torze prostym, wy poziomowanym: sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów usprężynowania,
- c. na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo-kontrolne:
- wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
 - sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
 - pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu, a wózkiem wagonowym,
 - pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
 - pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami;
- 15) Dokonuje pomiarów:

- a. wysokości zamocowania zderzaków wagonów wykołejonych oraz sąsiednich wagonów niewykołejonych nad główką szyny, uwzględniając pomierzoną przechytkę toru - po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach;
 - b. rzeczywistego nacisku powierzchniowego kół pojazdu na szynę, w tym zważenia wagonu z ładunkiem, jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół pojazdu na szynę;
- 16) Ustalenia, czy pociąg/skład manewrowy nie przekroczył największej dozwolonej prędkości określonej warunkami miejscowymi (wskazanej w regulaminie pracy bocznic kolejowej, sygnalizatorami i wskaźnikami, względnie poleceniami wydanymi doraźnie w formie pisemnej lub radiowej) oraz czy posiadał wymaganą masę hamującą;
- 17) Ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów - przed zdarzeniem oraz po nim;
- 18) W przypadku zdarzenia na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu - ustalenia:
- a. czy skrzyżowanie w poziomie szyn było należyście zabezpieczone oraz osygnalizowane od strony toru i od strony drogi,
 - b. czy prowadzący pojazd kolejowy podawał wymagane sygnały,
 - c. czy personel zobowiązany do obsługi przejazdu kolejowo - drogowego i przejścia dla pieszych zamknął na czas rogatki lub w inny sposób zatrzymał ruch pojazdów drogowych i osób oraz czy był obecny na stanowisku pracy, w miejscu wyznaczonym regulaminem,
 - d. stanu nawierzchni drogi przed przejazdem kolejowo - drogowym i przejściem dla pieszych, dojazdów do niego i nawierzchni na nim w poziomie szyn,
 - e. czy są zachowane warunki widoczności przejazdu kolejowo - drogowego lub przejścia dla pieszych z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo - drogowego i przejścia,
 - f. czy dokonano sprawdzenia warunków widoczności przejazdu kolejowo - drogowego lub przejścia na zasadach określonych w rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie;
- 19) W razie pożaru w wagonie – ustala, na którym miejscu od lokomotywy, wagonu ogrzewczego lub wagonu z samodzielnym ogrzewaniem znajdował się wagon, a także rodzaju wagonu, ładunku, sposobu opakowania i zabezpieczenia ładunku, nadawcy ładunku oraz ewentualnej obecności konwojenta;
- 20) W razie pożaru budynków, innych obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru bocznic oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego – ustala odległości od toru, kierunku w którym przemieszczał się pożar (od toru czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru;
- 21) W przypadku zdarzeń z towarem niebezpiecznym - dokonuje:
- a. określenia, czy ciśnieniowe urządzenia transportowe odpowiadają określonym w Regulaminie RID wymaganiom technicznym,
 - b. sprawdzenia prawidłowości:
 - oznakowania opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów,

- doboru cystern i opakowań do rodzaju przewożonego towaru,
 - dokumentacji wymaganej przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych,
- c. oceny, czy przestrzegano zasad pakowania razem i ładowania razem określonych towarów niebezpiecznych,
 - d. wizualnej oceny stanu technicznego opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów.
3. W przypadku wykolejenia komisja kolejowa przeprowadza ocenę stanu technicznego infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych. Oceny takiej należy dokonać w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wykolejeniu, w momencie zdarzenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem zdarzenia.
 4. Komisja kolejowa, sporządza dokładny szkic miejsca zdarzenia – czynność tą może polecić wykonać upoważnionemu personelowi użytkownika boczniczy.
 5. Na szkicu, o którym mowa w ust. 4, należy wskazać kilometraż oraz dane istotne dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu - w szczególności układ i numery torów w rejonie zdarzenia oraz usytuowanie, oznaczenie i położenie: sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, budynków nastawni i innych posterunków technicznych, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
 6. Personel dokonujący pomiarów pojazdu kolejowego zobowiązany jest sporządzić, przy udziale komisji kolejowej, szkice zawierające wyniki tych pomiarów.
 7. Należy wykonać fotografię, szkic przekroju urwanej, złamanej lub pękniętej części czy elementu infrastruktury z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru uszkodzenia oraz struktury materiału.
 8. Jeżeli istnieje uzasadnione przypuszczenie, że wypadek lub incydent został spowodowany niewłaściwym załadowaniem lub nieprawidłowym umocowaniem przesyłki, należy:
 - a. wykonać fotografię, szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania;
 - b. wykazać, na czym polegały nieprawidłowości, np.:
 - przy niewłaściwym rozmieszczeniu ładunku na wagonie należy dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń;
 - przy stwierdzeniu niewłaściwego zabezpieczenia ładunku należy wykazać niewłaściwość zastosowanych środków do zabezpieczenia ładunku (np. niewłaściwa średnica drutu, rodzaj podkładek, wiązadła z drutu złożone z nieparzystej zamiast parzystej liczby nitki, gwoździe wbite ukośnie zamiast prostopadle i in.).
 - c. zabezpieczyć wagony ładowne przed przemieszczaniem przez przedstawiciela przewoźnika kolejowego przed dokonaniem oględzin.

G.7.4. Protokół oględzin miejsca wypadku i ocena wstępna zdarzenia

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, komisja kolejowa sporządza:
 - 1) „Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu kolejowego” według wzoru określonego w regulaminie pracy boczniczy kolejowej lub rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym,
 - 2) pisemną ocenę wyników wykonanych badań.

Jeżeli komisja kolejowa na etapie oględzin miejsca wypadku lub incydentu nie mogła wstępnie ustalić przyczyn zdarzenia, w ww. protokole, w części dotyczącej przyczyny bezpośredniej należy wpisać „Przyczyna ustalana”.

W ww. protokole powinni być wskazani wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu, którzy reprezentują podmioty w nim uczestniczące i wykonują prace na jego miejscu.

W protokole określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.

Do protokołu oględzin załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.

Jeżeli postępowanie jest prowadzone w sprawie wypadku, komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:

- 1) wstępną hipotezę przyczyn wypadku, z ewentualnym wskazaniem przyczyn, które można wykluczyć;
- 2) plan wysłuchań pracowników kolejowych (z uwzględnieniem personelu wykonawców i podwykonawców), mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości;
- 3) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem.

2. Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.

G.7.5. Czynności w toku postępowania komisji

1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku lub incydencie badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej.
2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
3. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań, przy czym:
 - 1) wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej, bądź zarządca infrastruktury kolejowej (użytkownik bocznic kolejowej) w miejscu zdarzenia, jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej;
 - 2) ekspertyzy wykonują jednostki posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu, w szczególności jednostki notyfikowane lub jednostki organizacyjne wykonujące działalność, o której mowa w art. 22g ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

4. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.
5. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której są zatrudnieni, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
6. W razie potrzeby komisja kolejowa powinna dokonać:
 - 1) wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu wypadku lub incydentu, przy uwzględnieniu warunków terenowych, w jakich miało miejsce zdarzenie, przy czym:
 - a. wizję lokalną należy przeprowadzać w warunkach zbliżonych do tych, w których powstało zdarzenie, uwzględniając porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie pojazdów kolejowych itp.,
 - b. przy dokonywaniu wizji lokalnej, oględzin urządzeń oraz przeprowadzaniu niektórych prób, zaleca się używać kamery lub aparatu fotograficznego;
 - 2) prób lub doświadczeń potrzebnych do wyjaśnienia niektórych okoliczności istotnych dla sprawy. Czynności te mogą być zlecone innym osobom, zwłaszcza jeżeli wymagają one odpowiednich kwalifikacji.
7. Z wykonanych czynności, o których mowa w ust. 6, powinny być sporządzone protokoły ustalające wyniki wykonanych czynności, a więc stwierdzenie stanu faktycznego oraz wnioski dotyczące wpływu tego stanu na zdarzenie, a także inne spostrzeżenia i uwagi.

G.8. Zasady ustalania przyczyn zdarzenia i wniosków

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:
 - 1) przyczyny wypadku lub incydentu;
 - 2) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;
 - 3) wnioski zapobiegawcze.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa się według załącznika wskazanego w regulaminie pracy bocznic kolejowej lub załącznika nr 5 do rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.
3. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:
 - 1) przyczynę pierwotną - stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania zdarzenia;
 - 2) przyczyny bezpośrednie - stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania zdarzenia;
 - 3) przyczyny pośrednie - pozostające w związku przyczynowym ze zdarzeniem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
 - 4) przyczyny systemowe - związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.

4. Podczas ustalania przyczyn wypadku lub incydentu należy uwzględnić w szczególności:

- 1) zapisy w instrukcjach i regulaminach;
 - 2) niewłaściwe metody pracy;
 - 3) nieprawidłowości organizacyjne, niedostateczny nadzór;
 - 4) nienależyte utrzymanie infrastruktury;
 - 5) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych;
 - 6) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe;
 - 7) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminów - wskutek ich nieznajomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, spożycia alkoholu, przemęczenia itp.);
 - 8) nieodpowiednie dla danego stanowiska cechy osobowe pracownika (stan intelektualny, cechy charakteru, niewydolność fizyczną lub psychiczną itp.);
 - 9) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby nieuprawnione, użytkowników przejazdów kolejowo - drogowych i przejść i inne osoby, np. przebywanie lub chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo - drogowego lub przejścia itp.;
 - 10) uchybienia polegające na nieprawidłowym załadunku, niewłaściwym opakowaniu lub umocowaniu ładunku;
 - 11) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska;
 - 12) złą wolę (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa);
 - 13) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry itp.);
 - 14) nagły zgon.
5. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.
6. Wnioski zapobiegawcze wypracowuje się przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych. W zależności od ustaleń komisji kolejowej co do przyczyn wypadku lub incydentu, należy je formułować m.in. w zakresie:
- 1) propozycji zmian w obowiązujących regulacjach prawnych lub przepisach wewnętrznych;
 - 2) zmian w systemie organizacji pracy, technologii utrzymania itp.;
 - 3) zmian w systemie nadzoru lub intensyfikacji nadzoru;
 - 4) zmian w systemie szkoleń;
 - 5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych ze zdarzeniem;
 - 6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach zdarzenia;
 - 7) działań na rzecz rozwoju kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród pracowników;
 - 8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w regulaminach i instrukcjach;
 - 9) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej;

- 10) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych;
 - 11) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych;
 - 12) propozycji niezbędnych napraw lub inwestycji.
7. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.
 8. Komisja kolejowa na podstawie dostarczonych dokumentów rejestruje i szacuje straty powstałe w wyniku zdarzenia, w tym z tytułu:
 - 1) kosztów akcji ratowniczej;
 - 2) wymiany lub naprawy infrastruktury kolejowej;
 - 3) wymiany lub naprawy pojazdów kolejowych;
 - 4) rekompensat dla osób poszkodowanych;
 - 5) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności osób, które poniosły straty w zdarzeniu;
 - 6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu;
 - 7) kosztów działań zapobiegawczych i naprawczych dotyczących bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku;
 - 8) kosztów opóźnień, zakłóceń, objazdów i komunikacji zastępczej, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych;
 - 9) kosztów badań i ekspertyz dokonywanych w trakcie postępowania.
 10. Jednostki organizacyjne podmiotów biorących udział w transporcie kolejowym są zobowiązane do przedstawienia, najpóźniej w ciągu 15 dni po dniu zdarzenia, dokumentów określających rodzaj i szacunkową wysokość strat związanych ze zdarzeniem.
 11. Komisja kolejowa ma prawo zwrócić się do osób trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w wyniku zdarzenia straty.

G.9. Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określono w rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym lub regulaminie pracy boczniczy kolejowej.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, odnotowując datę złożenia podpisu; numer protokołu nadaje przewodniczący komisji.
3. Komisja kolejowa przekazuje kopię protokołu ustaleń końcowych:
 - 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych i zaleceń - niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego - w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - 3) właściwej miejscowo (powiatowej, miejskiej lub rejonowej) komendzie Policji - jeżeli zachodzi taka konieczność;
 - 4) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej - jeżeli zachodzi taka konieczność.

4. W przypadku konieczności uzupełnienia lub dokonania korekty w sporządzonym wcześniej protokole ustaleń końcowych należy sporządzić protokół uzupełniający do protokołu ustaleń końcowych.
5. Protokół uzupełniający do protokołu ustaleń końcowych musi zawierać, oprócz treści wprowadzanego uzupełnienia lub korekty, uzasadnienie (powód) ich dokonywania, a także datę sporządzenia i podpis osoby, która przewodniczyła komisji kolejowej prowadzącej dane postępowanie.
6. Kopię protokołu uzupełniającego należy przekazać wszystkim osobom, organom i podmiotom (jednostkom organizacyjnym), które otrzymały kopie protokołu ustaleń końcowych.
7. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach, wskazanych w niniejszym rozdziale.
8. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
9. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyn wypadku lub incydentu, przewodniczący komisji kolejowej informuje o tym pisemnie, przed upływem terminu na zakończenie postępowania, nadzorującego postępowanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
10. W przypadku, o którym mowa powyżej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wystąpić z wnioskiem do Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych o przeprowadzenie postępowania w sprawie wypadku lub incydentu.
11. Jeżeli w okolicznościach wskazanych w ust. 9 i 10 Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych podejmie decyzję o przeprowadzeniu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, to PKBWK prowadzi postępowanie według obowiązujących ją zasad, z wyłączeniem komisji kolejowej.

G.10. Terminy i działania po zakończeniu postępowania

1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.
2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
3. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek (pisemny) przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
4. Do akt postępowania należy włączyć:
 - 1) zawiadomienie o zdarzeniu;
 - 2) protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu;
 - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami dokonanych pomiarów (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku);
 - 4) opisy stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru;
 - 5) protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym;
 - 6) protokoły z wysłuchań pracowników i innych osób;
 - 7) protokoły dokonanych konfrontacji, wizji lokalnych, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz;

- 8) plany działań komisji kolejowej;
 - 9) dokumenty mające istotne znaczenie dla danego wypadku lub incydentu (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca, taśmy lub inne nośniki danych z prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.);
 - 10) wyciągi lub kopie z dokumentów: dzienników ruchu, księzek kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym, dzienników oględzin rozjazdów itp.;
 - 11) odpis lub kopię metryki przejazdu kolejowo - drogowego i przejścia;
 - 12) wyniki badań i ekspertyz, opinie biegłych rzeczoznawców, instytutów badawczych, jednostek naukowych itp.;
 - 13) kosztorysy strat spowodowanych zdarzeniem (jeżeli w czasie sporządzania „Protokołu ustaleń końcowych” ustalenie dokładnych kwot nie jest możliwe, należy podać je szacunkowo, z zaznaczeniem, że jest to kosztorys szacunkowy);
 - 14) „Protokół ustaleń końcowych”;
 - 15) zawiadomienia o realizacji zaleceń i wniosków zapobiegawczych, względnie informacje o podjęciu właściwych działań celem wykonania zaleceń i wniosków, których realizacja wymaga dłuższego czasu;
 - 16) decyzje administracyjne, jeżeli były wydane w związku ze zdarzeniem, i dokumenty niezbędne do ich uzyskania.
5. Do akt postępowania powinno się załączać tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem; należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości druków i w miarę możliwości należy je redukować, wykonując potrzebne wyciągi i zestawienia.
6. Po zakończeniu postępowania zgromadzone materiały należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować, przy czym:
- 1) akta powinny być trwale połączone, zawierać spis treści i posiadać stronę tytułową;
 - 2) akta o dużej objętości należy połączyć w tomy oznaczone kolejnymi numerami, z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby;
 - 3) akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej, zgodnie z odrębnymi przepisami o archiwizowaniu;
 - 4) akta przechowuje komórka organizacyjna odpowiedzialna za prowadzenie rejestru zdarzeń kolejowych; pracownik, który przewodniczył komisji kolejowej, przekazuje akta tej komórce w sposób udokumentowany.
7. Wszystkie dokumenty zgromadzone w toku postępowania komisji kolejowej należy również przechowywać w postaci elektronicznej (np. skanów dokumentów) na wskazanym serwerze sieciowym.
8. W przypadku konieczności przekazania akt postępowania do innej jednostki organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w postępowaniu w sprawie wypadku lub incydentu, bądź organom ścigania lub sądowiczym, jednostka organizacyjna, która przekazuje akta, powinna pozostawić u siebie oryginały dokumentów, a przekazać uwierzytelnione odpisy lub kopie; jedynie w uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest przekazanie oryginałów, a pozostawienie uwierzytelnionych odpisów lub kopii dokumentów z odfotowaną datą przekazania akt i wskazaniem odbiorcy.

G.11. Postanowienia końcowe

Wyznaczony w regulaminie pracy boczniczy kolejowej uprawniony przedstawiciel użytkownika boczniczy kolejowej, przedstawiają na żądanie PKBWK oraz Prezesa UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

H. Wymagane zakresy ewidencjonowania działań – Załączniki do przepisu wewnętrznego

H.1. Karta próby hamulca

1. W karcie próby hamulca należy:
 - a. określić rzeczywisty procent masy hamującej wymaganej na danym obszarze działania;
 - b. określić rodzaj przeprowadzanej próby hamulca (uproszczona lub szczegółowa);
 - c. umieścić potwierdzenia:
 - prawidłowe działanie wszystkich urządzeń hamulcowych składu manewrowego, w tym układu sterowniczego hamulca elektropneumatycznego, elektrycznego i elektrodynamicznego, z wyjątkiem hamulca ręcznego,
 - sprawność działania urządzeń pneumatycznych, od których zależy prawidłowe działanie urządzeń stanowiących wyposażenie pojazdu kolejowego,
2. Karta próby hamulca może być wykonana w postaci druku gotowego do wypełnienia lub wydrukowana za pomocą drukarki komputerowej.
3. Kartę próby hamulca sporządza się w dwóch egzemplarzach po skończonej próbie działania układu hamulcowego i urządzeń pneumatycznych składu manewrowego.
4. Oryginał karty próby hamulca otrzymuje maszynista prowadzący pociąg. Kopia karty pozostaje u wykonującego próbę hamulca.
5. Wzór stosowanej na boczniczy karty próby hamulca zawierającej co najmniej dane wskazane w pkt. 1 należy załączyć do regulaminu pracy boczniczy kolejowej.
6. W przypadku uruchamiania w obszarze działania pociągów należy stosować kartę próby hamulca w pociągu wg wzoru określonego w rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu kolejowego – Załącznik H.1.

H.2. Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu

1. W wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu, zamieszcza się co najmniej następujące dane:
 - a. identyfikatory pojazdów kolejowych włączonych do składu pociągu;
 - b. długości poszczególnych pojazdów kolejowych i ich długość łączną;
 - c. masę poszczególnych pojazdów kolejowych (netto, tarę i brutto) i ich masę łączną;
 - d. masę hamującą rzeczywistą poszczególnych pojazdów kolejowych i ich łączną rzeczywistą masę hamującą;
 - e. stację nadania i stację przeznaczenia wraz z numerami węzłów kolejowych;
 - f. ewentualne informacje o przewożonych towarach niebezpiecznych wraz z numerem klasyfikacyjnym wynikającym z regulaminu RID.
2. Wykaz może być wykonany w postaci druku gotowego do wypełnienia lub wydrukowany za pomocą drukarki komputerowej.

3. Wykaz sporządza się w 2 egzemplarzach, przy czym oryginał otrzymuje kierownik pociągu, a drugi egzemplarz (kopię) pozostawia się na stacji, z której wyprawiany jest pociąg.
4. Jeżeli wykaz został sporządzony za pomocą drukarki komputerowej, to pierwszy z wydrukowanych egzemplarzy wykazu należy opatrzyć nadrukiem „ORYGINAŁ”, drugi zaś i następne – nadrukiem „KOPIA”.
5. Wzór stosowanego na bocznicę wykazu pojazdów kolejowych w składzie manewrowym/pociągu zawierającej co najmniej dane wskazane w pkt. 1 należy załączyć do regulaminu pracy bocznicę kolejowej.
6. W przypadku uruchamiania w obszarze działania pociągów należy stosować wzór wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu określony rozporządzeniem ministra właściwego ds. transportu kolejowego – Załącznik H.2.

H.3. Wykaz zdawczy

1. Wykaz zdawczy jest dokumentem, używanym przy podstawianiu na bocznicę wagonów próżnych i ładownych i przekazania wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym bocznicę jej użytkownikowi / operatorowi terminala towarowego przez przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
2. W wykazie zdawczym winny znajdować się następujące informacje:
 - a. data i godzina podstawienia wagonów (pojazdów kolejowych);
 - b. numery podstawionych wagonów (pojazdów kolejowych);
 - c. podpis przekazującego wagony (pojazdy kolejowe);
 - d. podpis przyjmującego wagony (pojazdy kolejowe);
 - e. uwagi dotyczące m.in.:
 - f. stanu technicznego wagonu i plomb na wagonach krytych i specjalnych (czy nie ma śladów usypu, wycieku, innych uszkodzeń lub naruszenia itp.),
 - g. stanu zewnętrznego przesyłki załadowanej na wagonie niekrytym (czy nie nosi ona śladów naruszenia, ubytku itp.),
 - h. stanu opon wagonowych użytych do przykrycia przesyłki na wagonie nie krytym (czy są w stanie nienaruszonym i nieuszkodzone),
 - i. stanu i ilość ruchomych części wagonowych (kłonice, łańcuchy, zastawy przy wagonach krytych itp.);
 - j. inne.
3. Wzór wykazu zdawczego jest uzgadniany w umowie pomiędzy użytkownikiem bocznicę lub obszaru działania i przewoźnikami kolejowymi z zachowaniem informacji wskazanych w pkt. 2., wzór ten należy załączyć do regulaminu pracy bocznicę kolejowej.

H.4. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania

1. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania jest dokumentem, który jest używany przy przekazania wagonów próżnych i ładownych na punkcie zdawczo-odbiorczym bocznicę przez użytkownika bocznicę / terminal towarowy przewoźnikowi kolejowemu, który zabiera skład pociągu lub skład manewrowy z punktu zdawczo – odbiorczego bocznicę.
2. Informacje zawarte w Zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania są analogiczne jak w Wykazie zdawczym z tym, że dotyczą pojazdów kolejowych przekazywanych z bocznicę do przewozu.

3. Wzór zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania jest uzgadniany w umowie pomiędzy użytkownikiem bocznic lub obszaru działania i przewoźnikiem z zachowaniem warunku o którym mowa w pkt. 2., wzór ten stanowi załącznik H.2 do niniejszego przepisu.

I. Zasady postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych

I.1. Określenie towarów niebezpiecznych

1. Towary niebezpieczne są to materiały i przedmioty zawierające materiały niebezpieczne, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie całego procesu przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia lub wypadku, które mogą powodować: śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.
2. W zakresie transportu kolejowego towary niebezpieczne definiuje się jako towary, których przewóz jest zabroniony, albo dopuszczony na ściśle określonych warunkach, zawartych w przepisach szczególnych, tj. w Regulaminie dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID) oraz w Załączniku 2 do Umowy SMGS.
3. W rozumieniu tych przepisów, do towarów niebezpiecznych zalicza się materiały i przedmioty zaklasyfikowane do jednej z niżej wymienionych klas:
 - Klasa 1 - Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym
 - Klasa 2 - Gazy
 - Klasa 3 - Materiały ciekłe zapalne
 - Klasa 4.1 - Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały stałe, wybuchowe, odczulone
 - Klasa 4.2 - Materiały samozapalne
 - Klasa 4.3 - Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne
 - Klasa 5.1 - Materiały utleniające
 - Klasa 5.2 - Nadtlenki organiczne
 - Klasa 6.1 - Materiały trujące
 - Klasa 6.2 - Materiały zakaźne
 - Klasa 7 - Materiały promieniotwórcze
 - Klasa 8 - Materiały żrące
 - Klasa 9 - Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

I.2. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych

1. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu do właściwej klasy niebezpieczeństwa oraz grupy pakowania (o ile występuje). Klasę niebezpieczeństwa określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, odpowiadający kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy.

Grupa pakowania określa stopień natężenia stwarzanego zagrożenia:

 - grupa pakowania I - materiały stwarzające duże zagrożenie,
 - grupa pakowania II - materiały stwarzające średnie zagrożenie,
 - grupa pakowania III - materiały stwarzające małe zagrożenie.

Towary klasy: 1, 2, 5.2, 6.2 i 7, materiały samoreaktywne klasy 4.1 oraz przedmioty z towarami niebezpiecznymi nie są przyporządkowane do grup pakowania.

Grupa(y) pakowania, do której (których) materiał został przyporządkowany jest (są) podane w 3.2, tabeli A, kolumnie 4 RID.
2. Na podstawie właściwości fizyko – chemicznych towarom przydzielono kody klasyfikacyjne złożone z liter o następującym znaczeniu:

Kod	Znaczenie
A	gazy duszące
C	materiały żrące
D	materiały wybuchowe odczulone

Kod	Znaczenie
F	materiały zapalne
I	materiały zakaźne
M	różne materiały niebezpieczne
O	materiały utleniające
P	nadtlenki organiczne
PM	materiały polimeryzujące
S	materiały podatne na samozapalenie
SR	materiały samoreaktywne
T	materiały trujące
W	materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne

Jeżeli towar posiada więcej właściwości niebezpiecznych, to jego kod klasyfikacyjny jest kombinacją powyższych liter, które mogą być uzupełnione cyframi, np.

TF1 - materiał trujący zapalny ciekły; FTC - materiał zapalny ciekły trujący żrący.

- Poszczególnym towarom niebezpiecznym w różnych klasach zostały przyporządkowane numery UN. Wszystkie pozycje towarów niebezpiecznych wymienione są w dziale 3.2 tabela A RID/Załącznik 2 do SMGS w porządku numerycznym według ich numerów UN.
- Towary niebezpieczne mające w nazwie skrót „I.N.O.” (inaczej nie określone) są pozycjami zbiorczymi, do których mogą być zaklasyfikowane materiały, mieszaniny, roztwory lub przedmioty, mające właściwości niebezpieczne odpowiadające określonej klasie, kodowi klasyfikacyjnemu i grupie pakowania.

I.3. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR)

- Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka to takie towary, które mogą być użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, do celów terrorystycznych i które mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub szczególnie w przypadku klasy 7, masowe zakłócenia społeczno-gospodarcze.
- Do towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zalicza się towary wymienione w tablicy nr 1, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w tej tablicy.

Tablica nr 1 – wykaz towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR)					
Klasa	Podklasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry) ^{c)}	Luzem (kg) ^{d)}	Sztuka przesyłki (kg)
1	1.1	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500, 0512 i 0513	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0

Tablica nr 1 – wykaz towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR)

Klasa	Podklasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry) ^{c)}	Luzem (kg) ^{d)}	Sztuka przesyłki (kg)
	1.6	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
2		gazy palne nietrujące (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F lub FC)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem aerozoli	0	a)	0
3		materiały zapalne ciekłe z grupy pakowania I i II	3000	a)	b)
		materiały wybuchowe odczułone	0	a)	0
4.1		materiały wybuchowe odczułone	a)	a)	0
4.2		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
6.1		materiały utleniające ciekłe grupy pakowania I	3000	a)	b)
		nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1		materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
6.2		materiały zakaźne kategorii A (UN 2814 i 2900 za wyjątkiem materiałów zwierzęcych) i odpady medyczne kategorii A (UN 3549)	a)	0	0
8		materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

a) nie dotyczy

b) niezależnie od ilości, przepisów 1.10.3 nie stosuje się.

c) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz w cysternie jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 12. Dla materiałów niedopuszczonych do przewozu w cysternie, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.

d) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz towaru luzem jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 17. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu towaru luzem, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.

3. W przypadku towarów klasy 7 materiały promieniotwórcze są towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka wtedy, gdy ich aktywność jest równa lub większa niż wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu 3000A₂ na sztukę przesyłki, z wyjątkiem niektórych izotopów promieniotwórczych. Szczegółowe zasady zaliczania towarów klasy 7 do towarów wysokiego ryzyka podane są w dziale 1.10 RID/Zal. 2 SMGS.
4. Przy przewozie tych towarów należy bezwzględnie przestrzegać postanowień zawartych w dziale 1.10 Regulaminu RID, a w szczególności sporządzić plany zapewnienia

bezpieczeństwa dla tych towarów oraz przeprowadzić niezbędne szkolenia personelu wykonującego takie przewozy.

I.4. Władze właściwe w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych

1. Pod pojęciem władza właściwa należy rozumieć organ (-y) władzy państwowej lub inne jednostki upoważnione na podstawie przepisów prawa krajowego do wykonywania odpowiednich czynności administracyjnych w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, np. w sprawach klasyfikacji towarów niebezpiecznych, badania i dopuszczania do przewozu opakowań dla towarów niebezpiecznych, wagonów-cystern, kontenerów-cystern, itp.
2. W zakresie kontroli bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych władzą właściwą jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK).
3. W zakresie warunków przewozu materiałów promieniotwórczych (klasa 7) władzą właściwą jest Prezes Państwowej Agencji Atomistyki.
4. Minister właściwy ds. gospodarki jest władzą właściwą w sprawach:
 - a. warunków technicznych i badań opakowań towarów niebezpiecznych,
 - b. badań, klasyfikacji oraz warunków dopuszczania do przewozu towarów niebezpiecznych.
5. W sprawach nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych władzą właściwą jest minister właściwy ds. transportu.
6. W sprawach warunków przewozu materiałów zakaźnych władzą właściwą jest minister właściwy ds. zdrowia.







I.5. Zadania i obowiązki doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych kolejną

1. Obowiązek wyznaczenia doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych kolejną wynika z postanowień zawartych w Dziale 1.8 pkt 1.8.3 RID oraz art. 15 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.
2. Szczegółowo zadania i obowiązki doradcy określają:
 - a. ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych,
 - b. Regulamin RID.

J. Wzory stosowanych nalepek

J.1. Stosowane stałe oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach wymagających zachowania szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Symbol	Opis
	<p>Znak ostrzegawczy - zabroniony przejazd przez górkę rozrządową o promieniu krzywizny (w płaszczyźnie pionowej) mniejszym, niż podany pod znakiem.</p> <p>Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu.</p>
	<p>Znak ostrzegawczy - dopuszcza się przetaczanie przez górkę rozrządową tylko przy zachowaniu szczególnych środków ostrożności.</p> <p>Znak dotyczy wagonów na wózkach z rozstawem osi wewnętrznych ponad 14 m. Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu</p>
<p style="text-align: center;">Ostrożnie przetaczać</p>	<p>Napis informujący o konieczności ostrożnego przetaczania.</p> <p>Napis koloru białego, na jasnym tle - czarny. Umieszczony na każdej ścianie bocznej z lewej strony, a w przypadku braku miejsca - z prawej strony. Na wagonach-cysternach napis umieszczony na dennicach.</p>
	<p>Znak umieszczony na wagonach do przewozu blachy w zwojach, nakazujący zabezpieczenie przed przesunięciem bocznym.</p> <p>Znak koloru białego umieszczony na ścianie bocznej.</p>
	<p>Znak umieszczony na wagonach do przewozu blachy w zwojach, zakazujący jazdy z otwartymi i nie zaryglowanymi przesuwными ścianami i dachem (przesuwne segmenty pudła).</p> <p>Poza tym na wagonie obok znaku należy umieścić napis: „Podczas jazdy dach i ściany powinny być zamknięte i zaryglowane”.</p> <p>Znak umieszczony na ścianie wagonu.</p>













Symbol	Opis
	<p>Przejazd przez hamulce torowe oraz inne urządzenia hamujące lub rozrządowe w trakcie ich działania jest zabroniony.</p>
	<p>Ostrożnie przetaczać</p>
	<p>Zakaz najeżdżania. Znaczenie znaku: - podjąć specjalne środki ostrożności przy rozłączaniu i rozrządzaniu pociągu oraz w celu ochrony wagonu, - wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.</p>
	<p>Zakaz staczania i odrzucania. Znaczenie znaku: - zakaz odrzutu i rozrządzania na górkach, - wagon musi być przemieszczany przez lokomotywę manewrową, - wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.</p>
	<p>Znaki na wagonach z przewodem elektrycznego ogrzewania informujące o przeznaczeniu przewodu w zależności od wielkości napięcia (1000, 1500 lub 3000 V) oraz rodzaju prądu stosowanego na liniach zelektryfikowanych. Sprzęgu śrubowego między wagonami nie wolno rozłączać przed rozczepieniem przez rewidenta taboru przewodów ogrzewania elektrycznego i ostrzega przed niebezpieczeństwem porażenia prądem elektrycznym. Znaki umieszcza się na dolnej części słupków narożnych po stronie bocznej i czołowej, a na wagonach nie mających słupków narożnych - na tablicy blaszanej.</p>
<p>a)</p> 	<p>Znak ostrzegawczy przed porażeniem prądem na wagonach, przy których najwyższy stopień lub szczebel drabinki znajduje się na wysokości większej, niż 2 m nad górną powierzchnią główki szyny:</p> <p>a) kolor znaku żółty - na ciemnym tle lub czerwony na jasnym tle dla taboru istniejącego; strzałka skierowana w dół, umieszczana na wagonach bezpośrednio w pobliżu stopni lub drabinek na takiej wysokości, aby mogła być zauważona przed zbliżeniem się pracownika do strefy niebezpiecznej,</p> <p>b) kolor znaku żółty odblaskowy; strzałka oraz obwódka koloru czarnego dla taboru nowego oraz</p>

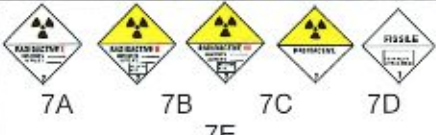






Symbol	Opis
b) 	naprawianego, wielkość znaku dostosowana do miejsca, w którym jest on umieszczony.
	Znak ostrzegawczy na zbiornikach przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych. Znak w kształcie pasa o kolorze pomarańczowym szerokości 30 cm naniesiony wokół zbiornika na wysokości jego osi poziomej. Wagonów tak oznaczonych nie wolno odrzucać, ani staczać z górki rozrządowej oraz nie wolno staczać i odrzucać taboru na wagony oznaczone takim znakiem.
	Znak ostrzegawczy na wagonach cysternach do przewozu materiałów w stanie podgrzanym Wzór według 5.3.3 RID
  Tablica pomarańczowa bez numerów Taka tablica stosowana jest przy przewozie w sztukach przesyłki w naczepach drogowych	Znak ostrzegawczy na wagonach cysternach do przewozu towarów niebezpiecznych Znak umieszczony na obu ścianach bocznych wagonu cysterny lub kontenerach-cysternach, a także wagonów dużych, kontenerów i małych kontenerów dla towarów przewożonych luzem (lub naczepach-cysternach i naczepach do przewozu luzem). Oznaczenie może być podane w postaci tablicy, folii samoprzylepnej lub rysunku. W przypadku wagonu cysterny z dzielonym zbiornikiem, znak umieszczany jest dla każdego zbiornika na oddzielnej tabliczce. Znak oznacza, że przesyłka w wagonie stanowi zagrożenie określone kodem licznika, jakie może stwarzać dany materiał. Poszczególne cyfry oznaczają: 2 - emisja gazu w wyniku ciśnienia lub reakcji chemicznej, 3 zapalność materiałów ciekłych i gazów, 4 - zapalność materiałów stałych, 5 - działanie utleniające (podtrzymujące palenie), 6 - właściwości trujące (toksyczność), 7 - właściwości promieniotwórcze, 8 - działanie żrące, 9 - niebezpieczeństwo samorzutnej gwałtownej reakcji. Podwojenie cyfr wskazuje na nasilenie odpowiedniego zagrożenia. Jeżeli zagrożenie od materiału może być wystarczająco określone jedną cyfrą, wówczas po tej

Symbol	Opis
	cyfrze stawia się zero. Cyfry w mianowniku określają nr porządkowy UN towaru w tabeli A klasyfikacji handlowej materiału i nie mają znaczenia dla określania stopnia zagrożenia. Ograniczenia podczas manewrów wynikają z treści nalepek ostrzegawczych umieszczonych na wagonie
	„Góra” Dwie czarne strzały na białym lub właściwie kontrastującym tle.
	Towar łatwo tłukący się, kruchy. Wagon wymaga ostrożnego manewrowania
	Nalepka dla przesyłek nadzwyczajnych o przekroczonej skrajni: Nalepka koloru niebieskiego. Poniżej, na przedłużeniu nalepki wpisane są dane dotyczące przesyłki nadzwyczajnej oraz numery uzgodnień na przewóz w kolejności biegu przesyłki (cechy kolei). Przy przewozie przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej, nalepka wypełniana jest w języku kolei nadania, a w komunikacji SMGS – w języku rosyjskim. Wagonów oznaczonych taką nalepką nie wolno odrzucać i staczać oraz na tak oznaczony wagon nie wolno odrzucać i staczać innych pojazdów.
	Baczność! Dozorca w wagonie ! Nalepka informuje o personelu przebywającym w wagonie znajdującym się w składzie wagonów

Na wagonach i wagonach-cysternach, na kontenerach-cysternach i na prywatnych małych kontenerach załadowanych na wagony mogą być stosowane trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa.

J.2. Nalepki ostrzegawcze stosowane na wagonach cysternach i kontenerach przy przewozie materiałów niebezpiecznych

Nalepki ostrzegawcze i numer nalepki	Klasa i materiał	Właściwości zagrożenia
 <p>1 1.4 1.5 1.6</p>	Klasa 1 Materiały i przedmioty z materiałami wybuchowymi	Wybuchowość
 <p>2.1</p>	Klasa 2 Gazy palne	Zapalność, palność; Wybuchowość; Uduszenie; Poparzenie, odmrożenie
 <p>2.2</p>	Klasa 2 Gazy niepalne nietrujące	Uduszenie; Odmrożenie; Wybuchowość.
 <p>2.3</p>	Klasa 2 Gazy trujące	Toksyczność (głównie przy wdychaniu); Poparzenie, odmrożenie; Wybuchowość
 <p>3</p>	Klasa 3 Materiały zapalne ciekłe	Zapalność, palność; Wybuchowość; Zagrożenie dla środowiska
 <p>4.1</p>	Klasa 4.1 Materiały zapalne stałe, samoreaktywne, polimeryzujące i wybuchowe odczulone stałe	Palność; Samozapalność; Wybuchowość;
 <p>4.2</p>	Klasa 4.2 Materiały podatne na samozapalenie się	Samozapalność; Możliwa silna reakcja z wodą
 <p>4.3</p>	Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne	Niebezpieczna reakcja z wodą; Zapalność, wybuchowość
 <p>5.1</p>	Klasa 5.1 Materiały utleniające	Utlenianie, wzmaganie palenia; Zapalność; Wybuchowość;
 <p>5.2</p>	Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne	Niebezpieczna reakcja; Samozapłon; Wydzielanie szkodliwych gazów i pary
 <p>6.1</p>	Klasa 6.1 Materiały trujące	Toksyczność (głównie kontaktowa lub doustna); Zagrożenie dla środowiska
 <p>6.2</p>	Klasa 6.2 Materiały zakaźne	Zakaźność, Zagrożenie dla środowiska

6.2		
	Klasa 7 Materiały promieniotwórcze	Promieniotwórczość; Toksyczność; Reakcja łańcuchowa
	Klasa 8 Materiały żrące	Żrące; Poparzenie chemiczne; Niebezpieczna reakcja z wodą; Toksyczność; Zagrożenie dla środowiska.
	Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne	Zagrożenie poparzeniem. Zagrożenie pożarem. Zagrożenie wybuchem. Zagrożenie dla środowiska
	Materiały zagrażające środowisku	Zagrożenie dla środowiska
	Materiały o podwyższonej temperaturze	Poparzenie; Wywołanie pożaru;
	Materiały fumigowane	Zatrucie; Uduszenie
	Materiały chłodzone lub klimatyzowane	Uduszenie

J.3. Wyposażenie i oznakowanie kontenerów, taboru kolejowego i naczep samochodowych

1. Kontenery z towarami niebezpiecznymi powinny spełniać wymagania techniczne podane w części 7 przepisów ADR/RID/Załącznik 2 do SMGS i w instrukcji obsługi kontenerów z towarami niebezpiecznymi. Ponadto pojazdy drogowe powinny spełniać wymagania z części 9 ADR.

2. Oznakowanie kontenerów z towarami niebezpiecznymi powinno być zgodne z wymaganiami w części 3 i 5 przepisów ADR/RID/Załącznik 2 do SMGS i w instrukcji obsługi kontenerów z towarami niebezpiecznymi. W szczególności:

- na ścianach bocznych i czołowych kontenera powinny znajdować się właściwe duże nalepki ostrzegawcze oraz, jeżeli dotyczy, znaki dla materiałów zagrażających środowisku i znaki dla materiałów zapakowanych w ilościach ograniczonych;
- na ścianach bocznych kontenerów lub na bokach wagonu powinny znajdować się znaki manewrowania nr 13 lub nr 15, jeżeli dotyczy;
- na ścianach bocznych kontenerów-cystern i kontenerów do przewozu luzem powinny znajdować się tablice pomarańczowe z numerami, a dla kontenerów przewożonych w łańcuchu przewozowym obejmującym przewóz morski nr UN przewożonego towaru niebezpiecznego;
- na ścianie tylnej i czołowej naczepy ze sztukami przesyłki powinny znajdować się tablice pomarańczowe bez numerów, chyba że na bokach naczepy znajdują się odpowiednie duże nalepki ostrzegawcze;
- na ścianach bocznych naczepy-cysterny i naczepy do przewozu luzem powinny znajdować się tablice pomarańczowe z numerami i odpowiednie duże nalepki ostrzegawcze, a na ścianie tylnej tablica pomarańczowa z numerami lub bez numerów oraz duże nalepki ostrzegawcze.

W przypadku zastąpienia oznakowania przez elementy wagonu, odpowiednie duże nalepki ostrzegawcze, znaki i tablice pomarańczowe powinny być powtórzone na bokach wagonu.







Zbiórzy schemat oznakowania jednostek ładunkowych:






Jednostka transportowa	Nalepki ostrzegawcze, MZŚ, LQ		Tablice pomarańczowe	
	Ilość ^{a)}	Lokalizacja	Ilość	Lokalizacja
Kontener-cysterna	2 2	<ul style="list-style-type: none"> na obu bokach na obu czołach 	2 ^{b)}	<ul style="list-style-type: none"> na obu bokach
Cysterna przenośna	2 2	<ul style="list-style-type: none"> na obu bokach na obu czołach 	2 ^{b)}	<ul style="list-style-type: none"> na obu bokach
MEGC	2 2	<ul style="list-style-type: none"> na obu bokach na obu czołach 	2	<ul style="list-style-type: none"> na obu bokach
Kontener do przewozu luzem	2 2	<ul style="list-style-type: none"> na obu bokach na obu czołach 	2	<ul style="list-style-type: none"> na obu bokach
Kontener do przewozu sztuk przesyłek	2 2	<ul style="list-style-type: none"> na obu bokach na obu czołach 	0	<ul style="list-style-type: none"> nie stosuje się (wyjątek w przewozach z kolei 1520 mm – kontener może mieć tablicę z numerami, ale załadowany tylko jednym UN).
Naczepa-cysterna Naczepa-MEGC Naczepa do przewozu luzem	2 1	<ul style="list-style-type: none"> na obu bokach na ścianie tylnej 	2 ^{b)+1} lub 3	<ul style="list-style-type: none"> na obu bokach – z numerami zagrożenia i UN, oraz z tyłu bez numerów, lub na obu bokach i z tyłu – z numerami zagrożenia i UN
Naczepa do przewozu sztuk przesyłek	0	<ul style="list-style-type: none"> nie stosuje się, ale są dopuszczalne 	2	<ul style="list-style-type: none"> z tyłu i z przodu – bez numerów
^{a)} – dla każdego rodzaju zagrożenia, oraz MZŚ i LQ			^{b)} – dla każdego nr UN w cysternie wielokomorowej	









Oznakowania na bokach jednostki transportowej, zasłonięte przez elementy wagonu, powinny być powtórzone na bokach wagonu;

- Znak manewrowania zakłada się na boki wagonu lub na boki kontenera.
 - MZŚ – znak dla materiałów zagrażających środowisku, LQ – znak dla ilości ograniczonych.
3. Wagony używane do przewozu kontenerów oznakowanych dużymi nalepkami ostrzegawczymi z cyfrą 2 (gazy klasy 2) powinny być wyposażone w zestawy kołowe bezobrotowe.
 4. Za stan techniczny wagonów i kontenerów z towarami niebezpiecznymi, nadawanych do przewozu, ich oznakowanie i dokumentację przewozową, odpowiada użytkownik bocznic.
 5. Lokomotywy powinny być wyposażone zgodnie z wymaganiami w przepisie 5.4.3 RID/Załącznik 2 do SMGS.
 6. Za wyposażenie lokomotyw zgodnie z wymaganiami w przepisie 5.4.3 RID/Załącznik 2 do SMGS odpowiada przewoźnik wykonujący przewóz (manewry).
 7. Pojazdy drogowe powinny być wyposażone zgodnie z wymaganiami z części 5 i 8 ADR.
 8. Za stan techniczny i wyposażenie pojazdów drogowych odpowiada przewoźnik drogowy wykonujący przewóz towarów niebezpiecznych po drogach publicznych.

J.4. Opis zachowań personelu wynikających z właściwości zagrożeń spowodowanych przewozem towarów niebezpiecznych według klas i podejmowanych działań w zależności od powstałych okoliczności

Nalepki ostrzegawcze (1)	Właściwości zagrożeń (2)	Dodatkowe wskazówki (3)
<p>Materiały i przedmioty wybuchowe</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Mogą mieć różne właściwości i wywoływać różne efekty, takie jak wybuch masowy, rozrzut odłamków, pożar, świecenie, huk lub wydzielenie dymu. Są wrażliwe na uderzenie i ciepło.</p>	<p>Ukryć się i pozostać z dala od okien.</p>
<p>Materiały i przedmioty wybuchowe</p>  <p>1.4</p>	<p>Niewielkie zagrożenie wybuchem.</p>	<p>Ukryć się.</p>
<p>Gazy palne</p>  <p>2.1</p>	<p>Zagrożenie pożarem. Zagrożenie wybuchem. Mogą znajdować się pod ciśnieniem. Zagrożenie uduszeniem. Zagrożenie poparzeniem lub odmrożeniem. Zagrożenie wybuchem przy podgrzewaniu.</p>	<p>Ukryć się. Unikać zagłębień terenu.</p>
<p>Gazy niepalne nietrujące</p>  <p>2.2</p>	<p>Zagrożenie uduszeniem. Mogą znajdować się pod ciśnieniem. Zagrożenie odmrożeniem. Zagrożenie wybuchem przy podgrzewaniu.</p>	<p>Ukryć się. Unikać zagłębień terenu.</p>
<p>Gazy trujące</p>  <p>2.3</p>	<p>Zagrożenie zatruciem. Mogą znajdować się pod ciśnieniem. Zagrożenie oparzeniem lub odmrożeniem. Zagrożenie wybuchem przy podgrzewaniu.</p>	<p>Ukryć się, Unikać zagłębień terenu.</p>
<p>Materiały ciekłe zapalne</p>  <p>3</p>	<p>Zagrożenie pożarem. Zagrożenie wybuchem. Zagrożenie wybuchem przy podgrzewaniu.</p>	<p>Ukryć się, Unikać zagłębień terenu.</p>

<p>Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały stałe wybuchowe odczulone</p>  <p>4.1</p>	<p>Zagrożenie pożarem. Może zapalić się od źródła ognia, iskry lub płomienia. Mogą zawierać materiały samoreaktywne podatne na rozkład egzotermiczny wskutek dostarczenia ciepła, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich, aminy), tarcia lub uderzenia. W wyniku rozkładu mogą wydzielać szkodliwe i zapalne gazy lub pary lub może nastąpić samozapłon. Zagrożenie wybuchem przy podgrzewaniu. Zagrożenie wybuchem odczulonych materiałów wybuchowych przy ubytku środka odczulającego.</p>	
<p>Materiały samozapalne</p>  <p>4.2</p>	<p>Zagrożenie samozapłonem w przypadku uszkodzenia sztuki przesyłki lub uwolnienia się materiału. Mogą silnie reagować z wodą.</p>	
<p>Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne</p>  <p>4.3</p>	<p>Zagrożenie wybuchem lub pożarem w przypadku zetknięcia się z wodą.</p>	
<p>Materiały utleniające</p>  <p>5.1</p>	<p>Zagrożenie pożarem i wybuchem. Zagrożenie gwałtowną reakcją w przypadku kontaktu z materiałem palnym.</p>	
<p>Nadflenki organiczne</p>  <p>5.2</p>	<p>Zagrożenie rozkładem egzotermicznym wskutek dostarczenia ciepła, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich i aminy), tarcia lub uderzenia. W wyniku rozkładu mogą wydzielać się szkodliwe i zapalne gazy lub pary, lub może nastąpić samozapłon.</p>	

<p>Materiały trujące</p>  <p>6.1</p>	<p>Zagrożenie zatruciem. Zagrożenie w przypadku przedostania się do środowiska wodnego i kanalizacji.</p>	
<p>Materiały zakaźne</p>  <p>6.2</p>	<p>Zagrożenie zakażeniem. Może wywołać ciężkie zachorowania u ludzi i u zwierząt. Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.</p>	
<p>Materiały promieniowocenne</p>  <p>7A 7B 7C 7D</p>	<p>Zagrożenie wchłonięciem i napromieniowaniem zewnętrznym.</p>	<p>Ograniczyć czas narażenia.</p>
<p>Materiały rozszczepialne</p>  <p>7E</p>	<p>Zagrożenie reakcją łańcuchową.</p>	
<p>Materiały żrące</p>  <p>8</p>	<p>Zagrożenie poparzeniem chemicznym. Mogą gwałtownie reagować ze sobą, z wodą i z innymi materiałami. Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.</p>	
<p>Różne materiały i przedmioty niebezpieczne</p>  <p>9</p>	<p>Zagrożenie poparzeniem. Zagrożenie pożarem. Zagrożenie wybuchem. Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.</p>	
<p>Materiały zagrażające środowisku</p> 	<p>Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.</p>	
<p>Materiały podgrzane</p> 	<p>Zagrożenie oparzeniem przez ciepło.</p>	<p>Unikać kontaktu z gorącymi częściami wagonu lub kontenera i wydostającego się materiału.</p>

- Uwagi**
1. W przypadku towarów niebezpiecznych stwarzających więcej niż jedno zagrożenie oraz ładunków mieszanych, stosuje się każdą z określonych dla nich wskazówek.
 2. Powyższe dodatkowe wskazówki mogą być zmienione dla ich dostosowania do środków transportu i do przewożonych klas towarów niebezpiecznych oraz w razie potrzeby do wymagań prawa krajowego.

5.4.3.4 Instrukcje pisemne pod względem zawartości powinny odpowiadać następującemu czterostopniowemu wzorowi:

Instrukcje pisemne zgodnie z RBD
<p><u>Czynności podejmowane w razie wypadku lub incydentu, podczas przewozu towarów niebezpiecznych</u></p> <p>W razie wystąpienia podczas przewozu wypadku lub incydentu, maszynista pojazdu trakcyjnego powinien wykonać następujące czynności, o ile jest to możliwe i bezpieczne²⁾:</p> <ul style="list-style-type: none">• zatrzymać w odpowiednim miejscu pociąg/skład manewrowy, z uwzględnieniem rodzaju zagrożenia (np. pożar, tętniak towarów niebezpiecznych, awaria, służby ratownicze) i możliwości podejmowania akcji przez służby ratownicze (dostępność, ewakuacja), w razie konieczności po uzgodnieniu z zarządem infrastruktury kolejowej;• wyłączyć pojazd trakcyjny zgodnie z instrukcją obsługi;• unikać źródeł zapłonu, w szczególności nie palić, nie stosować papierosów, elektrycznych lub podobnych urządzeń i nie włączać żadnych urządzeń elektrycznych;• postępować zgodnie z dodatkowymi zaleceniami dla zagrożenia od wszystkich towarów niebezpiecznych w miejscu wypadku lub incydentu, podanymi w poniższej tabeli. Zagrożenia odpowiadają numerom nalepek ostrzegawczych i oznakowania przyporządkowanego towarom podczas przewozu;• poinformować zarządcę infrastruktury lub służby ratownicze, podając im tak wiele informacji jak to tylko możliwe, o wypadku lub incydencie z znajdujących się tam towarach niebezpiecznych, uwzględniając imię instrukcje przewoźnika;• przygotować informacje o przewożonych towarach niebezpiecznych (w razie potrzeby dokumenty przewozowe) dla służb ratowniczych, lub spowodować aby były dostępne poprzez E.DI;• założyć kamizelkę lub odzież ostrzegawczą przy opiszczaniu pojazdu trakcyjnego;• w razie potrzeby użyć dodatkowego wyposażenia ochronnego;• oddalić się z bezpośredniej strefy wypadku lub incydentu, zalecić innym osobom oddalenie się i postępować zgodnie z poleceniami kierujących akcją ratowniczą;• nie wchodzić na awolantowe materiały, nie dotykać ich, unikać wdychania oparów, dymu, pyłu z piły poprzez pozostawienie po stronie zewnętrznej;• zdjąć i ustąpić w sposób bezpieczny zanieczyszczoną odzież.

²⁾ Powinny być puzerstrzegane postanowienia wynikające z instrukcji wewnętrznych lub z prawa kolejowego

K. Wykaz zmian i uzupełnień

Nr zmiany lub uzupełnienia treści przepisu	Podstawa wprowadzenia zmiany lub uzupełnienia treści przepisu	Zmiana lub uzupełnienie dotyczy strony o numerze	Zmiana lub uzupełnienie obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wprowadzającego zmianę lub uzupełnienie
1	aktualizacja	1,2,24-25	28.06.2023	Bożena Gut TOR Certyfikacje
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

ZAŁĄCZNIKI

**SYGNAŁY I WSKAŹNIKI STOSOWANE
NA INFRASTRUKTURZE KOLEJOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDYNIA S.A.**

Załącznik zawiera stosowane na obszarze infrastruktury kolejowej ZMPG sygnały i wskaźniki, których znaczenie, formę i zasady ustawiania określa rozporządzenie ministra właściwego ds. transportu w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

1. Sygnały nadawane przez semafor

1. Sygnał Sr 1 lub S 1 „Stój” na semaforze odnosi się zarówno do pociągów, jak i do manewrów i oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazującego taki sygnał.
2. Manewrujący tabor kolejowy może minąć sygnał Sr 1 lub S 1 „Stój” na semaforze wówczas, gdy uprawniony pracownik wyda pozwolenie na minięcie tego sygnału i poda sygnał Rm1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.
3. Sygnał zezwalający na semaforze oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.

1.1 Sygnały nadawane przez semafony świetlne

Sygnał S 1

„Stój”



jedno czerwone światło ciągle na semaforze

nakazuje zatrzymanie pociągu przed semaforem

Sygnał S 2

„Jazda z największą dozwoloną prędkością”



jedno zielone światło ciągle na semaforze

zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 2 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością;

Sygnal S 4

„Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”

jedno pomarańczowe światło migające na semaforze



zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej, wskazaną w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 40 lub 60 km/h.

Sygnal S 5 „Następny semafor nadaje sygnał „Stój”

jedno światło pomarańczowe ciągle na semaforze



informuje, że następny semafor nadaje sygnał „Stój”; maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać pociąg przed następnym semaforem wskazującym sygnał „Stój”.

Sygnal zastępczy Sz

„Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał S 1 „Stój” albo sygnał wątpliwy, albo też semafora nieoświetlonego – bez rozkazu pisemnego”



jedno światło matowobiałe migające na semaforze lub maszcie semafora, albo na maszcie semafora nieoświetlonego

Sygnal zastępczy Sz zezwala na:

- jazdę do następnego semafora lub miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1,
- jazdę, która może odbywać się z prędkością nie większą niż 40 km/h i nie wymaga zatrzymania się przed nim; maszynista powinien jednak tak regulować prędkość jazdy, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody; przy wyjeździe na szlak jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu.

Jeżeli prędkość pociągu obowiązująca na bocznicach i szlaku jest niższa niż 40 km/h w regulaminie pracy bocznic kolejowej należy wskazać dozwoloną prędkość dla jazdy na Sz oraz inne ograniczenia lokalne wynikające z realizacji takiej jazdy.

1.2 Sygnały nadawane przez tarcze ostrzegawcze semaforowe

1. Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna nadaje sygnały światłem latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszonej obok toru.
2. Tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi, jak również przed semaforami kształtowymi.

Sygnal Os 1

„Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał Stój”



jedno światło pomarańczowe ciągle na tarczy

Sygnal Os 2

„Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością”



jedno światło zielone ciągle na tarczy

2. Tarcze

2.1 Tarcze manewrowe

1. Tarcze manewrowe świetlne, nadają za pomocą jednego światła:
 - a. niebieskiego – gdy manewr jest zabroniony,
 - b. matowobiałego – gdy manewr jest dozwolony.
2. Sygnały nadawane przez tarcze manewrowe odnoszą się tylko dojazd manewrowych.
3. Sygnały nadawane przez tarcze manewrowe świetlne przedstawiono poniżej.

Sygnal Ms 1

„Jazda manewrowa zabroniona”



jedno niebieskie światło na tarczy

Sygnal Ms 2

„Jazda manewrowa dozwolona”



jedno matowobiałe światło na tarczy

4. Jeżeli nie jest możliwe podanie na tarczy manewrowej świetlnej sygnału Ms 2, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy, gdy

upoważniony pracownik da zezwolenie na jazdę oraz poda sygnał odpowiednio: Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.

5. Sygnały manewrowe nadawane przez semafor świetlny, oznaczone literą „m” na tabliczce opisowej.

a. **Sygnal S 1 „Stój”**

jedno czerwone ciągle światło na semaforze, świetlnym oznaczonym literą „m”, odnosi się również do manewrów.



- b. Semafor świetlny oznaczony literą „m”, nadaje **sygnal Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”** światłem matowobiałym.



6. Jeżeli nie jest możliwe nastawienie sygnału Ms 2 na semaforze, o którym mowa w ust. 5, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza ten semafor wskazujący sygnał „Stój”, gdy upoważniony pracownik wyda zezwolenie na jazdę oraz poda sygnał odpowiednio:

- Rm 1 „Do mnie” lub
- Rm 2 „Ode mnie”.

3. Zasady umieszczania sygnalizatorów

1. Sygnalizatory są umieszczane (ustawiane lub zawieszane) po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy.
2. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na umieszczenie semafora, sygnalizatora sygnału zastępczego lub tarczy ostrzegawczej zgodnie z zasadami określonymi powyżej, to sygnalizator ten może być umieszczony w innym miejscu.
3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, w miejscu, w którym powinien znajdować się sygnalizator, umieszcza się wskaźnik W 15. Sygnalizatory powtarzające powinny być umieszczane po tej samej stronie toru, co semafor, do którego się odnoszą.

4. Sygnały

4.1 Sygnały zamknięcia toru

1. Sygnały zamknięcia toru stosuje się na tarczach zaporowych, wykolejnicach, obrotnicach, wagach pomostowych oraz kozłach oporowych.
2. W przypadkach koniecznych mogą być wyznaczone inne urządzenia, na których stosuje się sygnały zamknięcia toru.
3. Tarcze zaporowe na infrastrukturze kolejowej ZMPG nadają następujące sygnały:

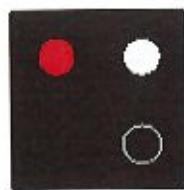
- a. **sygnał Z 1 „Stój”** - dzienny i nocny: kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy.



Sygnał Z 1 na tarczy zaporowej jest ważny zarówno dla manewrów, jak i dla pociągów i nakazuje zatrzymanie pociągu lub manewrującego taboru kolejowego przed tą tarczą;

4. Pociąg zatrzymany przed tarczą zaporową nadającą sygnał Z 1 „Stój” może jechać dalej na rozkaz, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej.
5. Manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza tarczę zaporową nadającą sygnał Z 1 „Stój” – gdy upoważniony pracownik da pozwolenie na minięcie sygnału Z 1 „Stój” na tarczy zaporowej, a ponadto nada sygnał Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.
6. W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stale sygnał Z1 „Stój” lub semafor świetlny stale wskazujący sygnał S 1 „Stój” ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem, a przy rampach – z prawej strony toru, na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego.
7. W przypadkach określonych przez zarządcę infrastruktury w przepisach wewnętrznych na tarczach zaporowych wskazujących stale sygnał „Stój” można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, dających takie samo wskazanie, jakie daje latarnia sygnału „Stój”. Zaleca się, żeby takie tarcze były wykonane z materiałów odbłaskowych.
8. Latarnie wykolejnicowe nadają sygnały wskazujące, czy wykolejnica jest na torze, czy jest zdjęta z toru.
9. Do nadawania sygnału o położeniu wykolejnicy służy latarnia mechaniczna z okrągłym szkłem koloru mlecznego z czarną kresą lub latarnia elektryczna z trzema punktami świetlnymi.
10. Latarnie wykolejnicowe nadają następujące sygnały:

- a. **sygnał Z 1wk „Stój, wykolejnica na torze”**:
jednakowy w dzień i w nocy – na latarni mechanicznej kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy a na latarni elektrycznej punkty świetlne czerwony i biały w poziomie;



- b. **sygnał Z 2wk „Wykolejnica zdjęta z toru”**:

jednakowy w dzień i w nocy – na latarni mechanicznej kresa pionowa czarna na tle białej okrągłej tarczy, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w pionie.



11. Latarnie mechaniczne mają z tyłu dwa mleczne światła, które ułożone w pionie oznaczają „Wykolejnica zdjęta z toru”, a ułożone w poziomie oznaczają „Stój, wykolejnica na torze”.
12. Latarnie elektryczne nadają jednakowe sygnały do przodu i do tyłu.
13. Na wykolejnicach w torach, na których w porze nocnej nie manewruje się lub manewruje się sporadycznie, a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrów zapewnia dobrą widoczność sygnałów, można na zasadach określonych przez zarządcę infrastruktury zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, nadających takie same sygnały, jak latarnia. Zaleca się, aby tarcze takie były odblaskowe.
14. Sygnały Z1wg, Z2wg na wagach pomostowych i innych urządzeniach nadaje się za pomocą latarni ze szkłem koloru mlecznego, która tworzy obraz sygnałowy o kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą.
15. Na urządzeniach, o których mowa w ust. 14 podaje się następujące sygnały:
 - a. **sygnał, Z 1wg „Stój, wjazd zabroniony”:**
dzienny i nocny: kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy;
 - b. **sygnał Z 2wg „Wjazd dozwolony”:**
dzienny i nocny: kresa pionowa czarna na tle białej, okrągłej tarczy.



16. Sygnał i Z 1wg „Stój, wjazd zabroniony” na wadze pomostowej oznacza, że wjazd na wagę jest zabroniony. Jeżeli latarnia lub tarcza wskazuje ten sygnał, należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby lokomotywę lub przetaczany tabor kolejowy zatrzymać przed wagą.

4.2 Sygnały zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane prędośnymi tarczami

1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania:

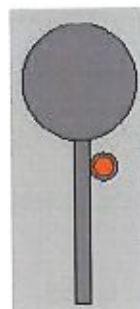
sygnał D 0 „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”:

Nieruchoma prędośna tarcza ostrzegawcza informuje, że w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m znajduje się tarcza zatrzymania z sygnałem D 1; przed prędośną tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W 1;

- a. **dzienny:** nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką,

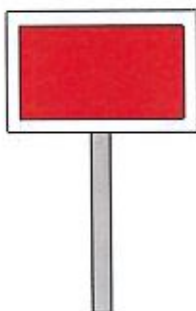


- b. **nocny:** pomarańczowe światło na maszcie pod tarczą

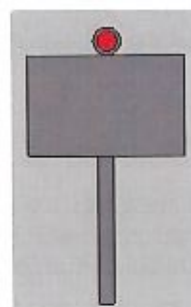


sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania:

- a. **dzienny:**
prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką,



- b. **nocny:**
czerwone światło pośrodku nad tarczą



2. Jeżeli powierzchnia przerośnej tarczy ostrzegawczej i przerośnej tarczy zatrzymania jest odbłaskowa, to można nie stosować na nich sygnału nocnego.
3. Przerośną tarczę ostrzegawczą D0 i przerośną tarczę zatrzymania D1 ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów, z tym że na stacjach przerośną tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru.
4. Sygnał D 1 "Stój" dawany tarczą zatrzymania stosuje się do oznaczenia miejsca, w którym z jakichkolwiek powodów konieczne jest zatrzymanie pociągu lub manewrującego składu, a w miejscu tym nie ma semafora ani sygnału zamknięcia toru lub na sygnalizatorze tam ustawionym nie da się nastawić sygnału zabraniającego jazdy.
5. Tarczę zatrzymania na szlaku ustawia się w odległości co najmniej 50 m od miejsca, które ma być osłonięte, a oprócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przerośną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m.

6. W obrębie stacji tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru, w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na jej ustawienie we wskazanej odległości, wówczas można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 100 m. Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie stacji nie umieszcza się przenośnej tarczy ostrzegawczej.
7. Jeżeli tor między dwoma posterunkami zapowiadawczymi jest zamknięty, należy oprócz tarcz zatrzymania, osłaniających przeszkodę na szlaku, osłonić ten tor również na obydwóch stacjach tarczą zatrzymania, bez tarczy ostrzegawczej, ustawioną na osi toru poza ostatnim rozjazdem.
8. Stosuje się następujący sygnał zmniejszenia prędkości - sygnał D 6 „Zwolnić bieg”:

a. dzienny:

trójkątna tarcza pomarańczowa z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy podana w dziesiątkach km/h; jeżeli nie można ustawić tej tarczy z zachowaniem skrajni, stosuje się tarczę obróconą podstawą ku dołowi i umieszcza ją nisko;



b. nocny:

pomarańczowe światło na tarczy oraz oświetlona czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy podana w dziesiątkach km/h.



9. Jeżeli maszynista nie został wcześniej powiadomiony o tym, z jaką prędkością można przejechać przez osłonięte sygnałem D 6 miejsce, a prędkość ta nie jest wskazana na tarczy, należy zmniejszyć prędkość do 5 km/h.
10. Tarczę „Zwolnić bieg” ustawia się w odległości drogi hamowania przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością. Ponadto miejsce to oraz w miarę potrzeby miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 14.
11. Miejsce wymagające zmniejszenia prędkości należy osłonić z obu stron.
12. Tarczę z sygnałem D 6 „Zwolnić bieg” ustawia się według tych samych zasad, co semafony.
13. W razie konieczności zmniejszenia prędkości w obrębie stacji, na całej jej długości, tarczę z sygnałem „Zwolnić bieg” ustawia się przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego. W tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji. Jeżeli potrzeba zmniejszenia prędkości zajdzie tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to miejsce takie należy osłonić z obu stron w taki sam sposób, jak na szlaku.
14. W przypadku gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nieleżących w torach głównych zasadniczych:
 - a. nie wymaga się ustawienia tarcz z sygnałem „Zwolnić bieg”;
 - b. na początku i na końcu odcinka toru, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się wskaźniki W 14;
16. W razie potrzeby ograniczenia prędkości poniżej prędkości dozwolonej zgodnie z sygnałem na semaforze osłaniającym tory główne dodatkowe lub rozjazdy nieleżące

w torach głównych zasadniczych należy spowodować zatrzymanie przy tym semaforze właściwych pociągów, celem powiadomienia drużyny pociągowej za pomocą rozkazu pisemnego, doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności o potrzebie ograniczenia prędkości jazdy na określonym odcinku toru, jeżeli nie została ona o tym wcześniej powiadomiona.

17. Tarcza „Zwolnić bieg” w porze nocnej, a także w dzień, gdy to jest wymagane, ma latarnię ze światłem pomarańczowym (sygnał nocny) i jest oświetlona. Wskaźniki ustawione na początku i końcu odcinka, przez który przejeżdża się ze zmniejszoną prędkością, są również oświetlane. Jeżeli powierzchnia tarczy „Zwolnić bieg” jest odbłaskowa, to można nie stosować na niej, ani sygnału nocnego, ani miejscowego oświetlenia.

4.3 Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby

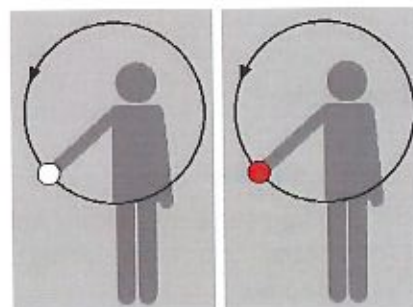
1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania dawane przez uprawnione osoby:

1) sygnał D 2 „Stój” dawany ręcznie:

- a. **dzienny:** zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką,



- b. **nocny:** zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek innym świecącym się przedmiotem.



Sygnał należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty;

2) sygnał D 3 „Stój” – dźwiękowy:

trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone.



Sygnały D 2 i D 3 należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub danego ręcznie sygnału „Stój”. Jeżeli powstaje wątpliwość, czy drużyna pociągowa spostrzeże tarczę przenośną sygnału D 1 „Stój” lub sygnału D 2 „Stój” danego ręcznie, należy dawać jednocześnie dźwiękowy sygnał D 3 „Stój” przy zbliżaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.

2. W trakcie manewrów sygnał „Stój” powinien być dawany jednocześnie ręcznie, za pomocą żółtej chorągiewki, oraz dźwiękowo (sygnał Rm 4).
3. Sygnał D 2 „Stój” dawany ręcznie i w razie potrzeby także dźwiękowo (sygnał D 3) stosuje się w przypadku, gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu, a nie ma możliwości lub potrzeby stosowania innych sygnałów zatrzymania, a w szczególności gdy:
 - a. potrzeba zmniejszenia prędkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału „Zwolnić bieg” jest niemożliwe;
 - b. drużyna konдукtorska nadjeżdżającego lub przejeżdżającego pociągu daje ręczne lub dźwiękowe sygnały „Stój”;
 - c. przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu, pojeździe pomocniczym lub manewrującym taborze kolejowym zostanie zauważona nieprawidłowość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne;
 - d. pociąg jedzie po zamkniętym torze bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;
 - e. w porze ograniczonej widoczności na czole pociągu lub pojazdu pomocniczego zgasną wszystkie wymagane światła;
 - f. na torze znajdują się ludzie lub większe zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.
4. Sygnały „Stój” dawane przez jednego z konдукtorów powinni powtarzać pozostali konдукtorzy ku przodowi, a w pociągach z lokomotywą popychającą - także ku tyłowi pociągu.
5. Sygnały dawane ręcznie i sygnały dźwiękowe należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.
6. Oprócz sygnałów, o których mowa w ust. 1-5, stosuje się następujące sygnały sposobu jazdy, dawane przez uprawnione osoby:

1) sygnał Rm 1 „Do mnie”:

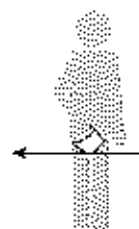
dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką,



i jednocześnie:

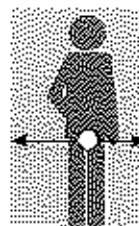
a. dzienny:

chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana poziomo,



b. nocny:

ręczna latarka z białym światłem poruszana poziomo.



Sygnał „Do mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku do dającego sygnał;

2) sygnał Rm 2 „Ode mnie”: jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką ,



i jednocześnie:

a. **dzienny:**

chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana pionowo,



b. **nocny:**

ręczna latarka z białym światłem poruszana pionowo,



Sygnal „Ode mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku od podającego sygnał.

W przypadku gdy odebranie sygnału „Do mnie” lub „Ode mnie” jest niemożliwe lub utrudnione, to sygnał ten można zastąpić słowami „Jechać w kierunku...”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności;

3) **sygnał Rm 3 „Zwolnić”:** kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie:

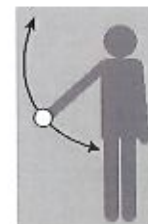
a. **dzienny:**

chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół;



b. **nocny:**

latarka sygnałowa z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół;



4) **sygnał Rm 4 „Stój”:** trzy krótkie szybko po sobie następujące tony gwizdkiem lub trąbką kilkakrotnie powtórzone



i jednocześnie:

a. **dzienny:**

zataczanie okręgu rozwiniętą
chorągiewką, innym
przedmiotem lub ręką,



b. **nocny:**

zataczanie okręgu ręczną
latarką ze światłem białym;



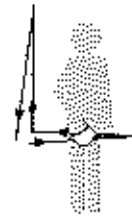
5) **sygnał Rm 5 „Odrzucić”**: dwa długie i jeden krótki ton gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie:

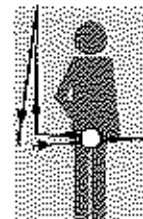
a. **dzienny:**

chorągiewka sygnałowa
koloru żółtego lub ręka
poruszana dwukrotnie
poziomo, a następnie
pionowo do góry i szybko na
dół;



b. **nocny:**

latarka sygnałowa z białym
światłem poruszana
dwukrotnie poziomo, a
następnie pionowo do góry i
szybko na dół;



6) **sygnał Rm 6 „Docisnąć”**: dwa krótkie tony gwizdkiem lub trąbką;



i jednocześnie:

a. **dzienny:**

kilkakrotne zbliżenie do
siebie wyciągniętych
poziomo przed siebie rąk,



b. **nocny:**

białe światło latarki
przerywane w krótkich

odstępach czasu
skierowane w stronę
maszynisty.



Sygnal Rm 6 oznacza, że należy nacisnąć na tabor kolejowy w celu sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia.

4.4 Sygnały dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegawczym pojazdu kolejowego

1. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, wówczas sygnały dźwiękowym urządzeniem ostrzegawczym lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.
2. Sygnały na zatrzymanie pociągu daje maszynista dowolnej lokomotywy.
3. W przypadku gdy przestało działać dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze lokomotywy, dalsza jazda pociągu powinna odbywać się z zachowaniem największej ostrożności.
4. Podczas mgły lub zamieci utrudniających widoczność należy w razie zepsucia się dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego lokomotywy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.
5. Stosuje się następujący sygnał ostrzeżenia: **sygnał Rp 1 „Bacność”**: jeden długi ton dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego lokomotywy:



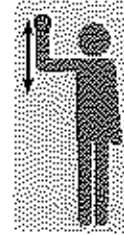
6. Sygnał Rp 1 „Bacność” maszynista daje:
 - a. w razie konieczności zwrócenia uwagi pracowników kolejowych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
 - b. po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowym nadającym sygnał „Stój”, wątpliwy lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkłe sygnałowym, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą środków łączności;
 - c. przed każdym ruszeniem podczas pracy pociągu technologicznego zarządcy infrastruktury, maszyny torowej i pojazdu pomocniczego, w celu ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego;
 - d. przed wskaźnikami W 6, W 6a i W 7, a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych - po minięciu wskaźnika W 6 przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowo - drogowego lub przejścia;
 - e. przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu kolejowego z napędem, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego.

4.5 Sygnały dawane przy wyprawianiu i przepuszczaniu pociągów

1. Stosuje się następujący sygnał podawany przez dyżurnego ruchu: **sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy”**:
 - a. **dzienny**:
okrągła biała tarczka z zieloną obwódką poruszana pionowo;



- b. **nocny:**
latarka z zielonym światłem
poruszana pionowo.



- Sygnal Rd 1 „Nakaz jazdy” przy wyprawianiu pociągów podaje dyżurny ruchu, a przy przepuszczaniu pociągów – dyżurny ruchu lub nastawniczy na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu, wtedy gdy jest to wymagane odpowiednimi przepisami lub instrukcjami.
- Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się sygnały ręczne lub świetlne dawane za pomocą umieszczonego obok torów lub zawieszzonego nad torami urządzenia z trzema latarniami w jednym pionie. Sygnały ręczne dawane są w stronę biorącego udział w próbie hamulców zespolonych maszynisty lokomotywy lub pracownika obsługującego urządzenie stałe.
- Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się następujące sygnały:

1) **sygnal Rh 1, Rhs 1 „Zahamować”:**

- a. **dzienny (Rh 1):**

wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola ,



- b. **nocny (Rh 1):**

latarka ręczna z białym światłem
poruszana od dołu łukiem do
góry i następnie opuszczona
pionowo w dół,



- c. **dzienny i nocny (Rhs 1):**

jedno światło matowo-białe;



2) **sygnal Rh 2, Rhs 2 „Odhamować”:**

- a. **dzienny (Rh 2):**

wyciągnięta ręka, poruszana po
łuku nad głową.



b. nocny (Rh 2):

latarka ręczna z białym światłem
poruszana po łuku nad głową,



c. dzienny i nocny (Rhs 2):

dwa światła matowo-białe.



3) sygnał Rh 3, Rhs 3 „Hamulce w porządku”:

a. dzienny (Rh 3):

ręka wyciągnięta nad głową,
trzymana pionowo,



b. nocny (Rh 3):

latarka ręczna z białym światłem,
trzymana pionowo nad głową,



c. dzienny i nocny (Rhs 3):

trzy światła matowobiałe.



5. Stosuje się następujące sygnały podawane przez dróżnika przejazdowego lub personel uprawniony do wykonywania czynności dróżnika:

1) sygnał D 7 „Stój” dawany przez dróżnika przejazdowego w celu zatrzymania pojazdów drogowych zbliżających się do przejazdu kolejowo - drogowego i przejścia:

a. dzienny:

tarcza do zatrzymania pojazdów, która ma kształt czerwonego koła z białym obrzeżem podniesiona do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu,



b. nocny:

podniesienie i poruszanie powoli pionowo latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu



2) sygnał D 8 „Dróżnik obecny na przejeździe”:

a. dzienny:

dróżnik stoi na przejeździe w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu kolejowo - drogowego i przejścia dla pieszych, trzymając w ręce pionowo do góry chorągiewkę sygnałową koloru żółtego w ten sposób, aby być widocznym dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym



b. nocny:

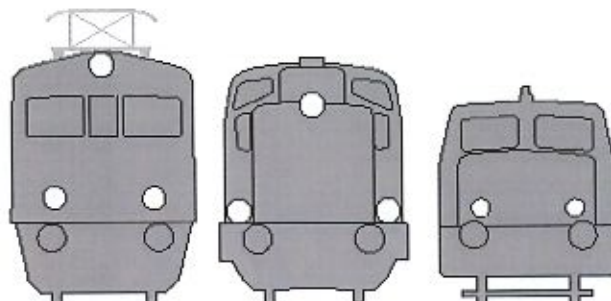
dróżnik przejazdowy porusza powoli pionowo latarką ręczną z białym światłem, tak aby sygnał był widoczny dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym.



4.6 Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych

1. Na pociągach i innych pojazdach kolejowych stosuje się następujące sygnały:

1) **sygnał Pc 1** „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego na szlaku jednotorowym, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwu- i wielotorowego” – dzienny i nocny: trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 3a ustawy;



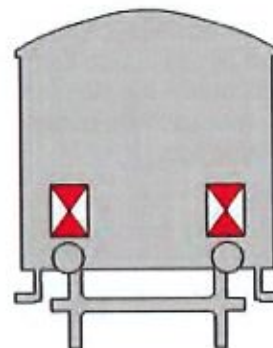
2) **sygnał Pc 3** „Oznaczenia czoła pociągu z pługiem odśnieżnym” – dzienny i nocny: dwa białe światła na przodzie pociągu oraz trzecia oświetlona latarnia z ukośnym białym krzyżem umieszczona w górnej części czoła lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą



3) **sygnał Pc 4** „Oznaczenie czoła pociągu jadącego naprzód wagonami niewyposażonymi w kabinę maszynisty”:

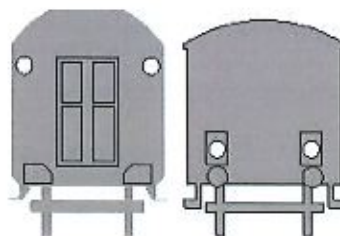
a. **dzienny:**

dzienny: dwie tarcze albo dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na czołowej ścianie pierwszego wagonu; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne – białe; powierzchnia tarczy powinna być odbłaskowa



b. **dzienny i nocny:**

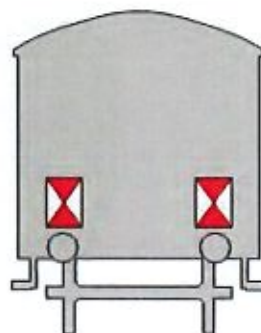
dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu;



4) sygnal Pc 5 „Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”:

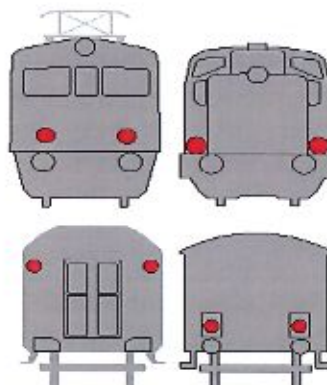
a. **dzienny:**

dwie tarcze albo dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne – białe; powierzchnia tarczy powinna być odblaskowa;



b. **dzienny i nocny:**

dwa światła czerwone ciągłe na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego;

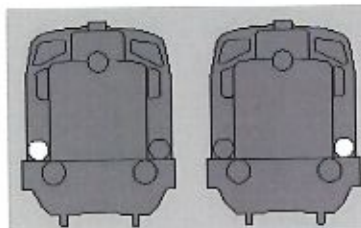


- Sygnaly Pc 1, Pc 3, Pc 4 i Pc 5, podawane światłami i tarczami, stosuje się do oznaczania czoła i końca składu pociągu i innych pojazdów kolejowych kursujących na zasadach ustalonych dla pociągów. Dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie całodobowo sygnalu Pc 5 podawanego za pomocą tarcz odblaskowych lub latarni, a na szlakach z blokadą samoczynną zaleca się stosowanie sygnalu Pc 5 za pomocą dwóch światel czerwonych ciągłych na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego.
- Osygnalizowania czoła pociągu należy dokonywać sygnałem Pc 1 - trzema światłami na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 3a ustawy.
- Sygnal Pc 4 stosuje się przy pociągach pchanych, niemających na czole czynnej kabiny sterowniczej. Na pchanych pociągach bocznicy może być stosowane w nocy jedno światło białe na czołowym wagonie, a w dzień można nie stosować żadnego znaku. Do osygnalizowania czoła pociągów, w których pierwszy wagon ma czynną kabinę sterowniczą, w szczególności zespołów trakcyjnych, wagonów doczepnych z kabiną maszynisty, należy stosować odpowiednio sygnaly Pc 1 i Pc 2.
- Na pociągu popychanym, w którym popychacz jest sprzęgnięty lub nie jest sprzęgnięty ze składem, na tylnej ścianie ostatniego wagonu umieszcza się sygnal oznaczenia końca pociągu Pc 5. Na czole pierwszej lokomotywy popychającej stosuje się sygnal Pc 1, a na tylnej ścianie ostatniej lokomotywy popychającej – sygnal Pc 5.

6. Przy jeździe powrotnej lokomotywy popychającej zamienia się sygnały na czole i tylnej ścianie lokomotywy, przy czym na czole powracającej lokomotywy na szlaku jednotorowym stosuje się sygnał Pc 1, natomiast na torze szlaku dwu- lub wielotorowego przy jeździe w kierunku zasadniczym stosuje się sygnał Pc 1, a przy jeździe w kierunku przeciwnym do zasadniczego stosuje się sygnał Pc 2:

7. Na taborze kolejowym stosuje się następujące sygnały:

- 1) **sygnał Tb 1 „Oznaczenie przodu i tyłu pojazdu kolejowego z napędem wykonującego manewry” – dzienny i nocny:** z przodu i z tyłu po jednym białym świetle od strony czynnego stanowiska maszynisty;

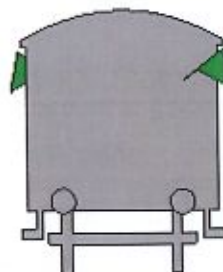


- 2) **sygnał Tb 4 „Oznaczenie pojazdu pomocniczego” – dzienny i nocny:** od przodu dwa (nad każdą szyną) lub jedno (nad osią toru) światła białe, a od tyłu – czerwone.

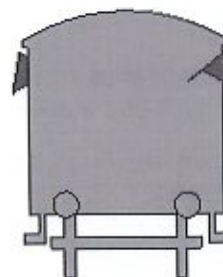
Sygnał Tb 4 stosuje się do oznaczania tych pojazdów pomocniczych, które nie kursują na zasadach ustalonych dla pociągów.

8. Do oznaczenia pociągów i wagonów skażonych środkami promieniotwórczymi, chemicznymi i biologicznymi stosuje się następujące sygnały:

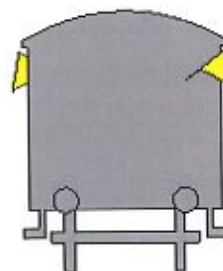
- 1) **sygnał PcSp „Skażenie promieniotwórcze pociągu”:** trójkątne chorągiewki koloru zielonego zawieszane z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu,



- 2) **sygnał PcSb „Skażenie biologiczne pociągu”:** trójkątne chorągiewki koloru brązowego zawieszane z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu,



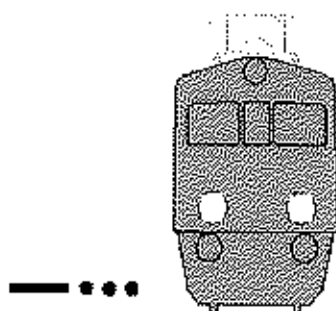
- 3) **sygnał PcSch „Skażenie chemiczne pociągu”:** trójkątne chorągiewki koloru żółtego, zawieszane z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu.



4.7 Sygnały alarmowe

1. Stosuje się następujące sygnały alarmowe ogólne i pożarowe:

- 1) **sygnał A 1 „Alarm”**: dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie, jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego lokomotywy, trąbki, gwizdka lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie, przy czym przez pojęcie „dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego lokomotywy” należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych;



- a. sygnał alarmowy A 1 podawany jest w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego,
 - b. sygnał alarmowy A 1 podaje drużyna pojazdu kolejowego z napędem w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego bądź w razie stwierdzenia nieosygnalizowanej przeszkody do jazdy pociągu na torze szlakowym,
 - c. sygnał alarmowy A 1 należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody,
 - d. po odebraniu sygnału alarmowego A 1 drużyna pojazdu kolejowego z napędem innego pociągu jadącego na szlaku powinna tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg mógł być zatrzymany przed napotkaną przeszkodą do jazdy,
 - e. pracownicy mający przybory przeznaczone do dawania sygnałów dźwiękowych powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe dźwiękowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej;
- 2) **sygnał A 1r**: kombinacja złożona z kolejno po sobie następujących trzech krótkich tonów, zróżnicowanych pod względem częstotliwości i powtarzanych cyklicznie:
- a. sygnał alarmowy A 1r podawany jest w przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na obszarze wyposażonym w sieć radiolączności pociągowej. Pracownik, który dowiedział się o wystąpieniu tego zagrożenia lub posiada o nim uzasadnione przypuszczenie i ma dostęp do radiotelefonu w sieci radiolączności pociągowej, powinien natychmiast nadać sygnał „Alarm” za pomocą radiotelefonu; nadanie sygnału „Alarm” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki,
 - b. sygnał A 1r nadawany jest:
 - automatycznie,
 - słownie, gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału „Alarm”
 - automatycznie,
 - c. automatyczne nadanie sygnału A 1r następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu; powoduje to samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem, wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „Alarm”,
 - d. słowne nadanie sygnału A 1r następuje po wypowiedzeniu do mikrofonu, co najmniej pięć razy słowa „Alarm”;

- e. prowadzący pojazdy kolejowe z napędem i pracownicy wyposażeni w radiotelefony przenośne po usłyszeniu sygnału A 1r powinni natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie,
 - f. odebranie sygnału A 1r nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali, do przełączenia radiotelefonów na kanał ratunkowy, w celu wyjaśnienia przyczyn nadania tego sygnału;
- 3) **sygnał A 2 „Pożar”**: jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego lokomotywy, gwizdanki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie:



- a. sygnał „Pożar” daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym,
 - b. pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału „Pożar” i powiadomić straż pożarną; jeżeli pracownik ten nie ma przyrządu do dawania sygnałów dźwiękowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego odpowiedni przyrząd sygnałowy,
 - c. maszyniści czynnych pojazdów kolejowych z napędem znajdujących się na terenie stacji oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy, a niezależnie od tego, pracownicy kolei powinni natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego.
2. Stosuje się następujące sygnały o zagrożeniach:

1) **sygnał A 3 „Ogłoszenie alarmu powietrznego dla bocznicy”**:



modulowany ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy (10 sekund dźwięku, 1 sekunda przerwy) trwający 3 minuty oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm powietrzny dla stacji [wymienić nazwę stacji]”, powtórzone trzykrotnie; alarm powietrzny zarządza się w celu uprzedzenia pracowników o groźącym niebezpieczeństwie uderzeń z powietrza;

2) **sygnał A 4 „Odwołanie alarmu powietrznego bocznicy”**:



ciągły ton dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego lokomotywy, trwający nieprzerwanie 3 minuty oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm powietrzny dla bocznicy” powtórzone trzykrotnie; odwołanie alarmu ogłasza się po ustąpieniu niebezpieczeństwa powodującego ogłoszenie alarmu;

3) **sygnał A 7 „Ogłoszenie alarmu o skażeniach dla bocznicy”**:



przerywany ton dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego lokomotywy – trwający 3 minuty, przy czym każdy ton trwa 10 sek., a każda przerwa – 15 sek. oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm o skażeniach [wymienić rodzaj skażenia] dla bocznicy [wymienić nazwę bocznicy]”, powtórzone trzykrotnie; alarm o skażeniach zarządza się dla pracowników stacji kolejowych w celu ostrzeżenia o groźącym niebezpieczeństwie skażeń;

4) **sygnał A 8 „Odwołanie alarmu o skażeniach dla bocznicy”**:



ciągły ton dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego lokomotywy trwający nieprzerwanie 3 minuty oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm o skażeniach dla bocznicy”, powtórzone trzykrotnie.

3. Odwołanie alarmu o skażeniach dla bocznicy ma na celu powiadomienie pracowników o ustąpieniu niebezpieczeństwa skażeń.
4. Odwołanie alarmu powietrznego, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, oraz alarmu o skażeniach, o którym mowa w ust. 2 pkt 5, jest jedno dla obydwu uprzednio ogłoszonych alarmów.

5. Wskaźniki

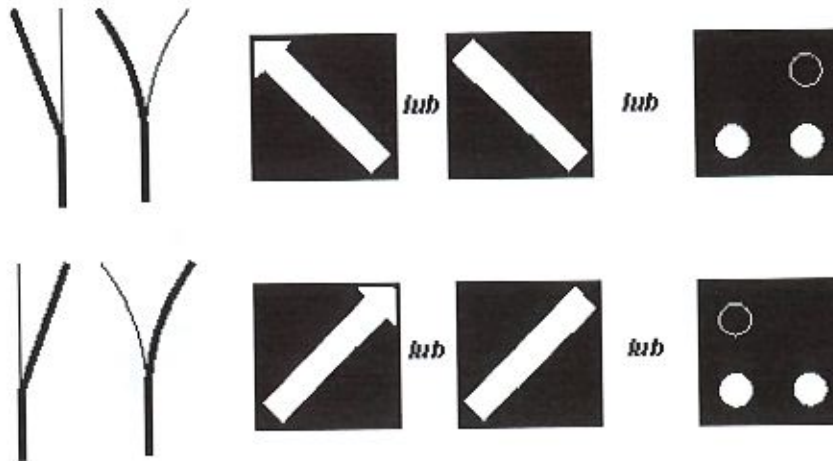
1. Wskaźniki przekazują polecenia, nakazy i informacje związane z ruchem kolejowym za pomocą napisów i symboli umieszczonych na tablicach, wyświetlanych przez latarnie lub inne układy świetlne, a także poprzez ustalony kształt i formę wskaźnika.
2. Wskaźniki zwrotnicowe służą do sygnalizowania aktualnego położenia zwrotnic rozjazdów zwyczajnych, łukowych jedno- i dwustronnych oraz rozjazdów krzyżowych.
3. Wskaźniki zwrotnicowe wskazują położenie zwrotnicy jednakowo w dzień jak i w nocy.
4. Wskaźniki dotyczące rozjazdów zwyczajnych, krzyżowych pojedynczych, łukowych i skupionych ustawia się obok rozjazdu, na początku każdej zwrotnicy.
5. Wskaźniki dotyczące rozjazdów krzyżowych podwójnych ustawia się z boku, w środkowej części rozjazdu.
6. Pojawienie się częściowe trzeciej strzały w latarni mechanicznej rozjazdu krzyżowego podwójnego, a w latarni elektrycznej miganie środkowego punktu świetlnego wskazuje, że iglica nie przylega do opornicy i oznacza, że wjazd na zwrotnicę jest zabroniony.
7. Na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych, łukowych jednostronnych i dwustronnych oraz krzyżowych pojedynczych stosuje się następujące wskaźniki:

1) wskaźnik Wz 1 „Jazda na wprost”:

zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku o większym promieniu dla jazdy na ostrze lub z ostrza; biały prostokąt na czarnym tle lub dwa białe światła w pionie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy;

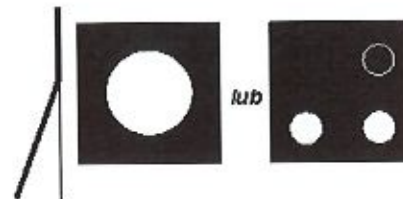


- 2) **wskaźnik Wz 2 „Jazda na ostrze”:** zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu, przy rozjazdach dwustronnych łukowych – po jednym z łuków; biała strzała lub biała kresa na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy na ostrze, widoczna od strony ostrza iglic, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie widoczne zarówno od strony iglic jak i od strony krzyżownicy, w rozjazdach łukowych dwustronnych wskaźnik ten, o odpowiednim zwrocie strzał, stosuje się dla obu położań zwrotnicy;



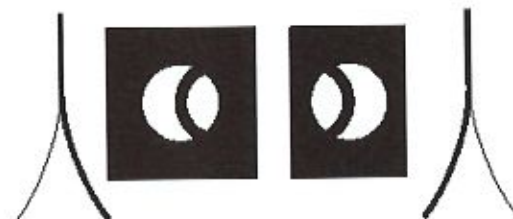
3) **wskaźnik Wz 3 „Jazda z ostrza”:**

zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu; biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie



4) **wskaźnik Wz 4 „Jazda z ostrza”:**

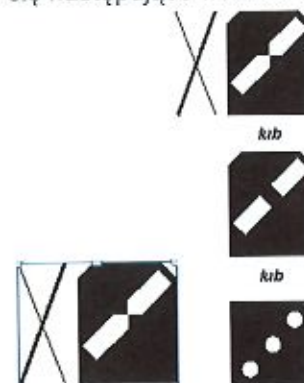
zwrotnica rozjazdu dwustronnego łukowego nastawiona do jazdy z lewego albo z prawego toru; biała tarcza okrągła na czarnym tle, a na niej czarny łuk zwrócony wklęsłą stroną w kierunku łuku, na który zwrotnica jest nastawiona, widoczna od strony krzyżownicy.



8. Na zwrotnicach rozjazdów krzyżowych podwójnych stosuje się następujące wskaźniki:

1) **wskaźnik Wz 5 „Jazda po prostej w prawo”:**

jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem; na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na prawo;

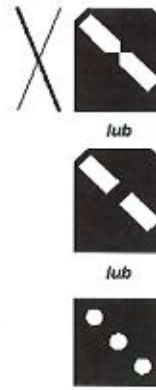


2) **wskaźnik Wz 6 „Jazda po prostej w lewo”:**

jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy

tor za rozjazdem; na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy

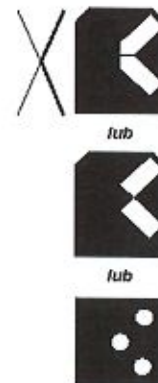
białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na lewo;



- 3) **wskaźnik Wz 7 „Jazda po łuku w lewo”**: jazda w kierunku zwrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem; na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy albo trzy białe światła, tworzące kąt prosty otwarty w lewo;



- 4) **wskaźnik Wz 8 „Jazda po łuku w prawo”**: jazda w kierunku zwrotnym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem; na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy albo trzy białe światła, tworzące kąt prosty otwarty w prawo.



5.1 Wskaźniki ogólnieksplatacyjne

1. Wskaźniki ogólnieksplatacyjne ustawia się bezpośrednio obok toru, do którego się odnoszą, według następujących zasad:
 - a. na boczniczy wskaźnik ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy;
 - b. na szlaku jednotorowym wskaźnik ustawia się po prawej stronie toru dla każdego kierunku jazdy.
2. Stosuje się następujące wskaźniki ogólnieksplatacyjne:

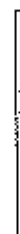
- 1) **wskaźnik W 1 „Wskaźnik usytuowania”** oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej,



Wskaźnik W 1 ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą lub semaforem lub mocuje go nisko do masztu tarczy lub semafora – dla zwrócenia uwagi na tarczę lub semafor;

2) **Wskaźnik W 3 „Wskaźnik unieważnienia”** oznacza, że znajdujący się z prawej strony toru przy tym wskaźniku semafor lub tarcza zatrzymania nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik:

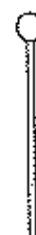
a. **dzienny:** maszt semafora bez ramion,



b. **nocny:** białe światło u wierzchołka masztu

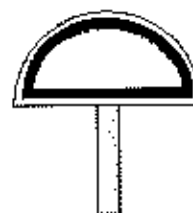


c. **dzienny i nocny:** białe światło wskaźnika świetlnego.



Wskaźnik W 3 ustawia się z prawej strony toru przy znajdującym się tam semaforze lub tarczy zaporowej dla oznaczenia, że semafor ten lub tarcza zaporowa nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik.

4) **Wskaźnik W 5 „Wskaźnik przetaczania”** oznacza granicę przetaczania: biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem:

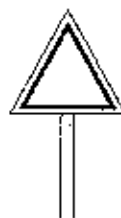


a. wskaźnik stosuje się niezależnie od tarcz manewrowych przy tych torach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone; przetaczanie poza wskaźnik dopuszczalne jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu,

- b. wskaźnik należy ustawiać przed semaforem wjazdowym w odległości co najmniej 100 m, patrząc w kierunku szlaku,

5) **wskaźniki W 6, W 6a, W 6b, W 7** „Wskaźniki ostrzegania” oznaczają, że należy dać sygnał Rp 1 „Baczność”:

- a. trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze (**wskaźnik W 6**);



Wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Baczność”.

- b. trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i sylwetką pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze (**wskaźnik W 6a**);



Wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami kolejowo - drogowymi i przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic z drogami i ich usytuowanie,

- c. dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równoboczne) z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jeden pod drugim (**wskaźnik W 6b**);



Wskaźnik W6b można ustawić zamiast wskaźnika W 6a przed przejazdami kolejowo - drogowymi i przejściami dla pieszych, według zasad określonych dla wskaźnika W 6a w przepisach, o których mowa w lit. b,

- d. przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i czarną literą „R”, zwrócona wierzchołkiem ku górze (**wskaźnik W 7**);



Wskaźnik W 7 stosuje się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Baczność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze i ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych;

6) **wskaźnik W 8 „Wskaźnik ograniczenia prędkości”** oznacza,

że należy zmniejszyć prędkość jazdy: trójkątna biała tablica (trójkąt

równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku dołowi, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość (w dziesiątkach km/h); gdy nie można ustawić tej tablicy z

umieszcza ją nisko na wysokości główki szyny:



zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę zwróconą wierzchołkiem ku górze i

- wskaźnik bez liczby oznacza prędkość 20 km/h,
- wskaźnik należy stosować wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- wskaźnik ustawia się w odległości drogi hamowania obowiązującej na danej linii kolejowej przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością; ponadto miejsce to, a w miarę potrzeby także miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 9,
- w obrębie stacji wskaźnik ustawia się na zasadach obowiązujących dla szlaku jednotorowego,
- w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości w torach głównych dodatkowych lub na rozjazdach nieleżących w torach głównych zasadniczych nie wymaga się ustawienia wskaźników W 8, lecz na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się tylko właściwy wskaźnik W 9, o którym mowa w pkt 8,
- w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości należy ustawić wskaźnik przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego; w tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji,
- jeżeli zajdzie potrzeba zmniejszenia prędkości tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to należy takie miejsce osłonić z obu stron w taki sam sposób, jak na szlaku,
- wskaźnik W 8 należy również stosować do oznaczenia miejsca zmniejszenia obowiązującej prędkości drogowej, jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikami W 27 i W 27a; w tym przypadku wskaźnik W 8 ustawia się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikami W 27 i W 27a.

7) **wskaźniki W 9, W 14 „Wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości”** oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością:

prostokątna biała (wskaźnik W 9)

lub

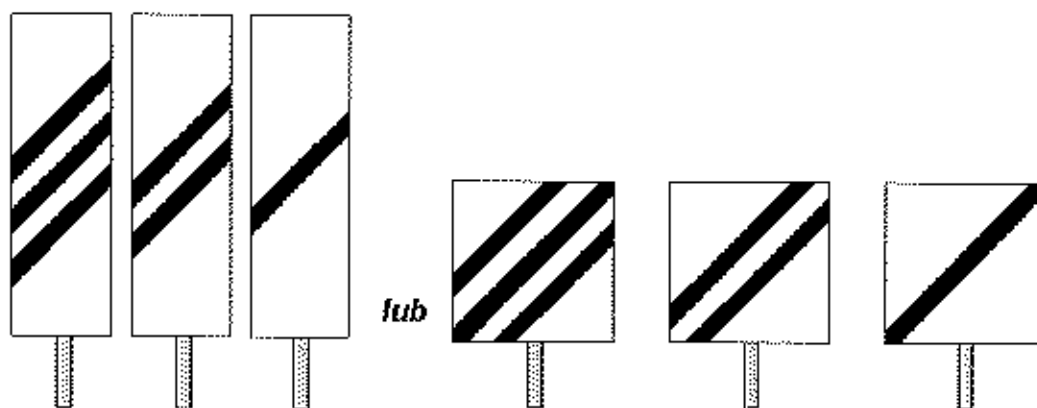
pomarańczowa (wskaźnik W 14)



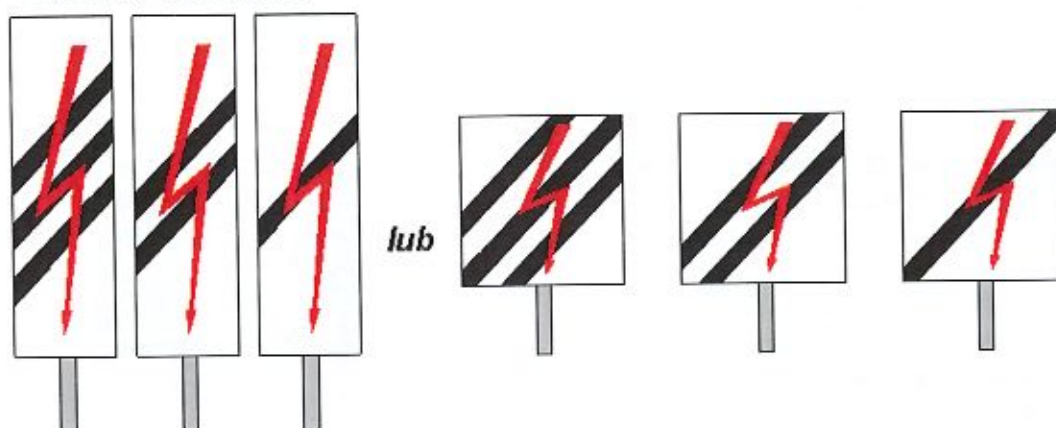
tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi i między ramionami kąta czarna liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość

drogową określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę, z drugiej strony – czarny kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze i między ramionami kąta może znajdować się czarna litera C (kąt oparty jest na krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku):

- a. wskaźnik W 9, W 14 umieszczony na końcu odcinka z ograniczoną prędkością posiadający czarną literę C oznacza, że ograniczenie prędkości dotyczy czoła pociągu,
 - b. wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
 - c. wskaźnik W 9 ustawia się za wskaźnikiem W 8, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
 - d. wskaźnik W 14 należy stosować łącznie z sygnałem D 6 – tarcza „Zwolnić bieg”,
 - e. wskaźnik W 14 ustawia się za tarczą D 6 „Zwolnić bieg”, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
 - f. w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W 9 lub W 14 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,
 - g. na początku odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, wskaźnik ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono wskaźnik W 8 lub tarczę D 6 „Zwolnić bieg”,
 - h. na końcu odcinka:
 - na szlaku jednotorowym i wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych – dla jazdy po torze nieskrajnym – obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, pomimo tego że wskaźnik ten jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, zasada ta obowiązuje także dla wskaźników ustawionych w obrębie stacji, na szlaku dwutorowym, przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych i na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych dla jazdy po torze skrajnym, obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, z prawej albo z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy,
 - i. wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka – tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze,
 - j. jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźnika typowego, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się go nisko, z zachowaniem skrajni, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny,
 - k. tło wskaźników W 9, W 14 powinno być wykonane z materiałów odbłaskowych;
- 8) **wskaźniki W 11a i W 11b „Wskaźniki uprzedzające”** w zależności od miejsca usytuowania wskaźnika oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się:
- a. tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości (wskaźnik W 11a),



- b. tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany (wskaźnik W 11b) przed tarczą ostrzegawczą zawsze trzy, a przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, zawsze cztery kolejno po sobie następujące prostokątne lub kwadratowe białe tablice odpowiednio: z trzema, dwoma i jednym albo z czterema, trzema, dwoma i jednym czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo; pasy czarne na tablicach prostokątnych maluje się pod kątem 30°, a na tablicach kwadratowych - pod kątem 45° do poziomu:

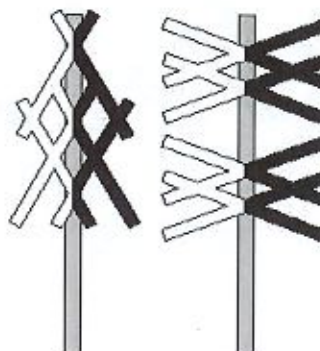


- na wskaźniku W 11b na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i malowaną na całej długości tablicy wskaźnika,
- wskaźnik W 11a służy do zwrócenia uwagi maszynisty pojazdu kolejowego z napędem na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego lub odstępowego albo do semafora, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości,
- wskaźnik W 11b, umieszczany wyłącznie przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego, służy dodatkowo do uprzedzenia maszynisty o zbliżaniu się do posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod wysokim napięciem, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,
- wskaźnik W 11a ustawia się przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego lub odstępowego albo przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości; na stacjach pośrednich, niewęzłowych, leżących na liniach kolejowych drugorzędnych i znaczenia miejscowego można nie stosować wskaźnika przed tarczą ostrzegawczą; wskaźnika W 11a można także nie stosować przed tarczami ostrzegawczymi na szlakach, na których największa dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h, niezależnie od kategorii linii kolejowej i rodzaju posterunku (stacja pośrednia, węzłowa, posterunek odgałęźny, odstępowy),
- wskaźnik W 11b stosuje się na szlakach niezelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej i ustawia się przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany,
- wskaźniki W 11a i W 11b ustawia się po tej samej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza lub semafor, wymagające zastosowania tych wskaźników,
- tablice wskaźników przed tarczą ostrzegawczą ustawia się w odległościach co 100 m w takiej kolejności, aby maszynista pojazdu kolejowego z napędem zbliżającego się do tarczy ostrzegawczej, widział pierwszą napotkaną tablicę z trzema, drugą – z dwoma i ostatnią – z jednym pasem czarnym; w przypadkach wyjątkowych, uzasadnionych miejscowymi warunkami, podane odległości mogą być zmniejszone najwyżej do 60 m między sąsiednimi tablicami, przy czym należy zachować jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,

- tablice wskaźnika przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, ustawia się w ten sposób, że pierwszą tablicę z czterema pasami czarnymi umieszcza się w miejscu, z którego powinien być widoczny semafor, a następne – kolejno z trzema, dwoma i jednym pasem – pomiędzy pierwszą tablicą a semaforem tak, żeby były zachowane jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,
- jeżeli wskaźniki ustawia się na zewnątrz torów, to stosuje się tablice prostokątne wysokie, jeśli zaś na międzytorzu, to można ustawić, w zależności od szerokości międzytorza, tablice prostokątne o mniejszych wymiarach albo tablice kwadratowe;

9) **wskaźnik W 13 „Wskaźnik torowy”**

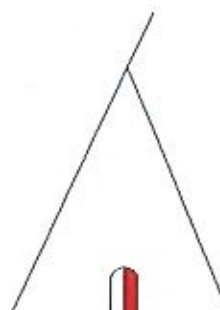
oznacza, że należy podnieść noże i zamknąć skrzydła pługa odśnieżnego oraz zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłuczni i innych maszyn torowych: czarno-biała kratka lub dwie kraty, każda składająca się z dwóch par czarno-białych ukośników, umieszczone jedna nad drugą;



- wskaźnik W 13 stosuje się do oznaczania miejsc, w szczególności przejazdu kolejowo - drogowego i przejścia, mostu, rozjazdu, urządzeń oddziaływania tor-pojazd, czujnika szynowego, urządzeń do wykrywania zagrzanych osi i płaskich miejsc lub innych urządzeń w torze, przed którymi powinny być podnoszone noże i zamykane skrzydła pługa odśnieżnego podczas oczyszczania toru ze śniegu oraz w których należy zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłuczni i innych maszyn torowych,
- wskaźnik W 13 ustawia się w odległości 50 m od osłanianego miejsca, z obu stron tego miejsca, przy każdym torze,
- przeszkody znajdujące się w odległości mniejszej od 150 m jedna od drugiej powinny być oznaczone jako jedna przeszkoda wskaźnikiem W 13 w postaci dwóch krat;

10) **wskaźnik W 17 „Wskaźnik ukresu”**

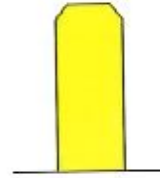
oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym: wskaźnik w postaci biało-czerwonego słupka (słupek ukresowy);



Wskaźnik W 17 (słupek ukresowy) ustawia się między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów, w miejscu, do którego wolno zająć tor taborem kolejowym; miejsce to wyznacza właściwa jednostka zarządcy infrastruktury z uwzględnieniem obowiązującej skrajni i warunków lokalnych, w szczególności przechyłka lub poszerzenie na łuku;

11) **wskaźnik W 23 „Wskaźnik odcinka izolowanego”** oznacza początek odcinka torowego lub zwrotnicowego

wyposażonego w urządzenie kontroli niezajętości torów i rozjazdów: żółty słupek ustawiony przy torze;



- a. wskaźnik W 23 oznacza miejsce, przed którym przetaczany tabor kolejowy powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy,
- b. wskaźnika W 23 nie oświetla się.

12) **wskaźnik W 28 „Wskaźnik kanału radiowego”** oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiolączności pociągowej: okrągła czarna tablica, a na niej żółte oznaczenie literowo-cyfrowe; litera stanowi wyróżnik zarządcy infrastruktury, którego wskaźnik dotyczy; liczba wskazuje numer kanału radiolączności pociągowej, przydzielonego danemu zarządcy infrastruktury;



- a. wskaźnik W 28 informuje maszynistę o miejscu zmiany obowiązującego kanału radiolączności pociągowej i o obowiązującym od tego miejsca numerze kanału radiowego; po minięciu wskaźnika maszynista powinien przełączyć radiotelefon na wskazany kanał radiolączności pociągowej i jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu pracującym na tym kanale,
- b. numer kanału określony wskaźnikiem W 28 obowiązuje do miejsca ustawienia następnego wskaźnika z innym numerem,
- c. wskaźnik W 28 ustawia się w następujący sposób:
 - na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii kolejowej z radiolącznością pociągową – na stacji w odległości 30-70 m, a na posterunku odgałęźnym – 100-150 m za ostatnią zwrotnicą, patrząc w kierunku szlaku z radiolącznością pociągową,
 - na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach jest radiolączność pociągowa o różnych numerach kanałów – na stacji w odległości 30-70 m, a na posterunku odgałęźnym – 100-150 m za ostatnią zwrotnicą wyjazdową, patrząc w kierunku szlaku z innym kanałem radiolączności pociągowej,
 - przy dojeździe do posterunku leżącego na linii kolejowej z radiolącznością pociągową, na szlaku niewyposażonym w radiolączność pociągową – 300 m przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu z radiolącznością pociągową,
- d. jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 28 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko; litera i cyfra na wskaźniku powinny być wykonane z materiałów odblaskowych;

13) **wskaźnik W 30 „Wskaźnik ważenia składu”** oznacza prędkość, z jaką należy przejeżdżać przez automatyczną wagę podczas ważenia składu: wskaźnik świetlny – matowobiałe koło na jasnoniebieskim tle, a w kole napis „Waga x

km/h”, gdzie „x” oznacza prędkość przejazdu w km/h,

- a. wskaźnik W 30 umieszcza się we właściwej odległości, zgodnie z dokumentacją techniczną wagi, przed wagą z obu jej stron,

- b. wyświetlony wskaźnik W 30 oznacza, że skład będzie ważony i należy przejeżdżać przez wagę z prędkością określoną na wskaźniku;



- 14) wskaźnik W 31 „Wskaźnik kasowania” oznacza, że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny, nie został oddany do użytku lub jest unieważniony, a sygnały wyświetlane na nim są nieobowiązujące: biały ukośny krzyż z czarną obwódką

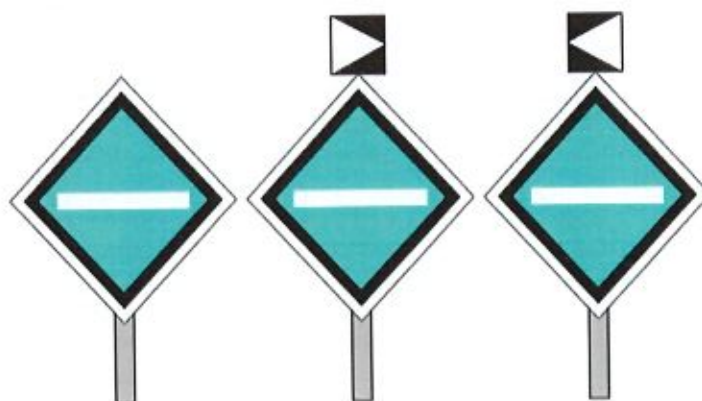


5.2 Wskaźniki odnoszące się do zelektryfikowanych torów kolejowych

1. Wskaźniki We stosowane na liniach kolejowych zelektryfikowanych określają obowiązujący maszynistę sposób prowadzenia elektrycznego pojazdu trakcyjnego wynikający z układu zasilania i układu sieci trakcyjnej.
2. Wskaźniki We ustawia się obok toru albo zawiesza nad torem, do którego się odnoszą, patrząc w kierunku jazdy, według następujących zasad:
 - a) na stacji wskaźnik We umieszcza się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy;
 - b) na szlaku jednotorowym wskaźnik We umieszcza się po prawej stronie toru, dla każdego kierunku jazdy;
 - c) na szlaku dwutorowym, jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych wskaźnik We umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, dla toru prawego – po prawej, a dla toru lewego – po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy;
 - d) na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych wskaźnik We umieszcza się przy torach skrajnych – po zewnętrznej stronie torów, przy torach nieskrajnych – z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy po danym torze.
3. Wskaźniki We mogą być stałe albo przenośne.
4. Wskaźniki We 1 – We 9 mają postać kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką, ustawionej przekątną pionowo, z odpowiednim białym symbolem na niebieskim polu.
5. Stosuje się następujące wskaźniki dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych:
 - 1) wskaźnik We 1 „Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu” oznacza, że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem i nakazuje zmniejszyć prędkość do 60 km/h: dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego (rys. 199); wskaźnik We 1 ustawia się na szlaku i na stacji przy torach głównych zasadniczych, w odległości 500 m przed wskaźnikiem opuszczenia pantografu;
 - 2) wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźniki opuszczenia pantografu” oznaczają, że należy opuścić pantografy: niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 2a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2b) lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2c): jeden biały poziomy pasek; wskaźnik We 2b i We 2c obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik:
 - a. wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości 100 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,
 - b. wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c stosuje się:
 - w razie wyłączenia sieci lub odcinka sieci spod napięcia, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf,
 - w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru niezelektryfikowanego,
 - w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru zelektryfikowanego w przypadku, gdy stan sieci lub inne względy nie pozwalają na współpracę z pantografami;

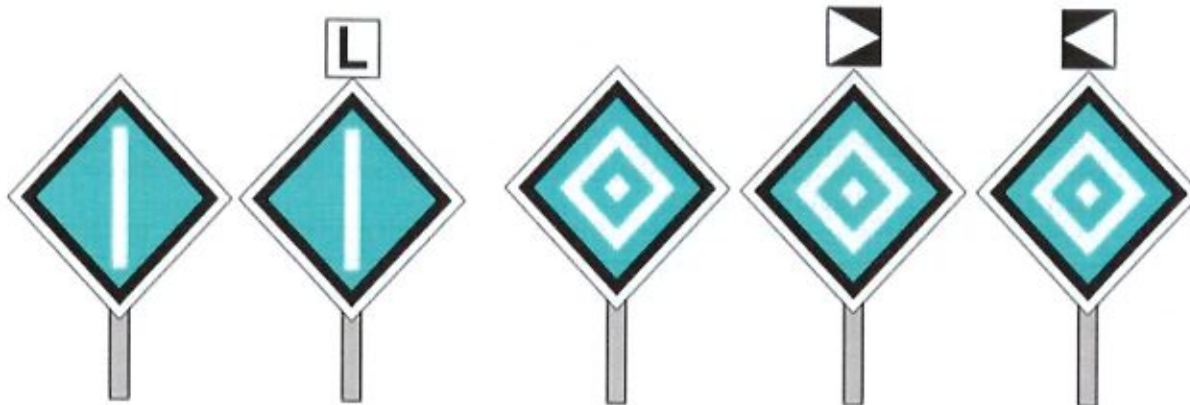


Wskaźnik We1



Wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c

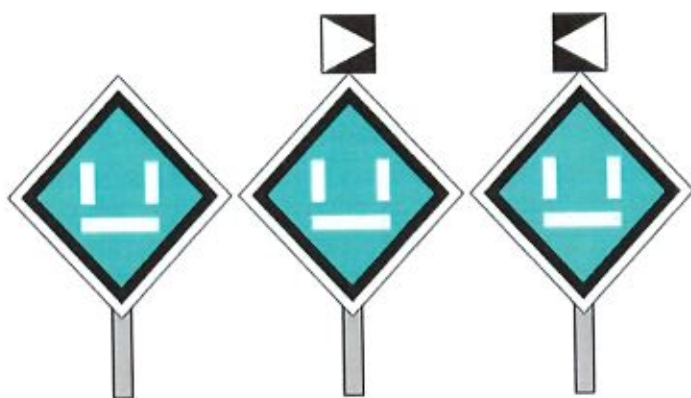
- 3) wskaźniki We 3a, We 3b „Wskaźniki podniesienia pantografu” oznaczają, że należy podnieść pantografy elektrycznego zespołu trakcyjnego (wskaźnik We 3a) lub lokomotywy elektrycznej (wskaźnik We 3b): jeden biały pionowy pasek; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową, białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L”; wskaźnik We 3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik We 3b dotyczący lokomotyw w odległości 30 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy;
- 4) wskaźniki We 4a, We 4b, We 4c „Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych” oznaczają, że wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony: na tor, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4a), na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4b), lub na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym ustawiony jest wskaźnik (wskaźnik We 4c): dwa białe kwadraty jeden w drugim; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy:
- wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c służy do oznaczania miejsc, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony, w szczególności takich jak uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci,
 - wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c ustawia się w odległości 15 m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony;



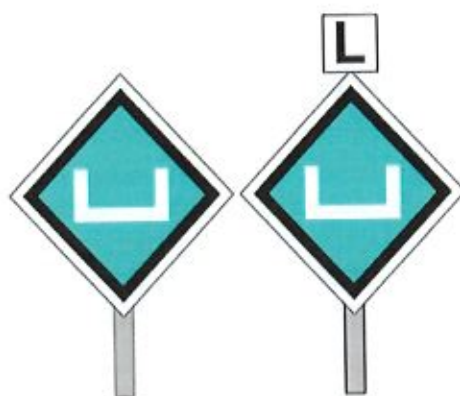
Wskaźniki We 3a, We3b

Wskaźniki We 4a, We 4b, We 4c

- 5) wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c „Wskaźniki jazdy bezprądowej” oznaczają miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci trakcyjnej: przy przejeździe po torze, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8b), lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym stoi wskaźnik (wskaźnik We 8c): dwa równoległe białe paski pionowe i pod nimi jeden biały pasek poziomy, niestykający się z paskami pionowymi; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy; wskaźniki We 8a, We 8b i We 8c ustawia się w odległości 30 m przed elementem podłużnego sekcjonowania sieci jezdnej, takim jak izolowane przęsło naprężenia, przerwa powietrzna, izolator sekcyjny, który oddziela elektrycznie dwa odcinki sieci i przez który należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci;
- 6) wskaźniki We 9a, We 9b „wskaźniki jazdy pod prądem” oznaczają miejsce, od którego elektryczny zespół trakcyjny (wskaźnik We 9a) lub lokomotywa elektryczna (wskaźnik We 9b) mogą jechać, pobierając prąd z sieci trakcyjnej: białe paski w kształcie korytka; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L” (rys. 204); wskaźnik We 9a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik We 9b dotyczący lokomotyw – w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci.



Wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c



Wskaźniki We 9a, We 9b

ZAŁĄCZNIK G.1. Zasady działań zapobiegawczych

G.1.1. Zasady ogólne

1. Zachowanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego wymaga:
 - 1) bezwzględnego stosowania przepisów wewnętrznych w zakresie transportu kolejowego, które winny zawierać adekwatne do warunków lokalnych zasady bezpieczeństwa ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych wynikające z prawa krajowego i prawa unijnego;
 - 2) utrzymywanie aktualności przepisów wewnętrznych, o których mowa w pkt. 1);
 - 3) zatrudniania na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego pracowników posiadających właściwe uprawnienia i kwalifikacje do wykonywania tych czynności;
 - 4) właściwego utrzymania dopuszczonych do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych;
 - 5) eksploataowania wyłącznie budowli i urządzeń oraz pojazdów kolejowych posiadających świadectwo dopuszczenia typu lub zezwolenie oraz aktualne świadectwa sprawności technicznej oraz inne wymagane prawem dokumenty.
2. Każdy pracownik kolejowy jest zobowiązany stosować przepisy wewnętrzne (w tym regulamin pracy boczniczy kolejowej) w przewidzianym dla jego stanowiska zakresie, przestrzegać regulaminów i instrukcji stanowiskowych oraz reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do zdarzenia.
3. Kierownicy jednostek organizacyjnych odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na zarządzanym obszarze oraz są zobowiązani do wdrażania działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.
4. Kierownictwo spółki może prowadzić audyty w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w ramach systemu zarządzania.
5. Szczególne obowiązki w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego ma personel nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którymi są: uprawnieni przedstawiciele użytkownika boczniczy.
6. Wymieniony w ust. 5 powyżej personel oraz pozostali pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego i bezpieczeństwem odpowiedzialni są w szczególności za:
 - a. zapewnienie właściwego stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz stanu eksploatowanych pojazdów kolejowych;
 - b. właściwe przygotowanie i organizację stanowisk pracy;
 - c. zapewnienie właściwego wykonywania obowiązków pracowniczych;
 - d. zapewnienie posiadania przez personel wykonujących czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego wymaganych kwalifikacji oraz znajomości obowiązujących przepisów wewnętrznych, regulaminów i instrukcji stanowiskowych oraz zachowania warunków psychofizycznych;
 - e. organizowanie szkoleń i pouczeń okresowych oraz egzaminów przewidzianych odrębnymi przepisami;
 - f. przeprowadzanie audytów wewnętrznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - g. wdrożenie wniosków zapobiegawczych ustalonych przez komisje kolejowe.
7. Uprawnieni przedstawiciele nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego użytkownika boczniczy:
 - a. mają obowiązek ujawniania i usuwania nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego
 - b. zobowiązani są do zapewnienia kontroli wewnętrznej każdego stanowiska pracy bezpośrednio związanego z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego (w rozumieniu obowiązujących przepisów prawa) oraz prowadzeniem wszystkich rodzajów pojazdów kolejowych, a także do podejmowania innych działań zmierzających do ograniczenia zagrożeń powodowanych przez działanie personelu kolejowego.

8. W przypadku stwierdzenia niewłaściwego wykonywania obowiązków lub zaniedbań w pracy, które spowodowały zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pracownika należy czasowo lub na stałe odsunąć od wykonywanych obowiązków lub powierzyć pracę inną niż dotychczasowa, niezwiązaną z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego ani prowadzeniem pojazdów kolejowych.
9. Po zakończeniu przez komisję kolejową lub PKBWK postępowania w sprawie zdarzenia i otrzymaniu protokołu ustaleń końcowych lub raportu PKBWK, z którego może wynikać ewentualna odpowiedzialność personelu ZMPG lub personelu dostawcy usług związanych z transportem kolejowym za spowodowanie zdarzenia lub przyczynienie się do jego zaistnienia, uprawnieni przedstawiciele użytkownika boczniczy prowadzą postępowanie wyjaśniające (o ile nie zostało ono wdrożone na wcześniejszym etapie postępowania w sprawie zdarzenia).
10. Uprawnieni przedstawiciele użytkownika boczniczy organizują w razie potrzeby szkolenie lub instruktaż dla osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowych, zatrudnionych w podległej jednostce organizacyjnej.

G. 1.2. Postępowanie z sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi

1. Pracownik kolejowy, który zauważył jakąkolwiek sytuację potencjalnie niebezpieczną, która mogła spowodować zdarzenie związane z funkcjonowaniem transportu kolejowego, powinien:
 - a. podjąć działania zmierzające do ograniczenia skutków i potencjalnych zagrożeń wynikających z zauważonej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - b. niezwłocznie zgłosić zauważoną sytuację potencjalnie niebezpieczną, uprawnionemu przedstawicielowi użytkownika boczniczy, który powinien niezwłocznie przekazać ww. osobom treść otrzymanego zgłoszenia.
2. Zgłaszający sytuację potencjalnie niebezpieczną powinien podać miejsce, czas, rodzaj wydarzenia, potencjalne zagrożenia oraz podjęte działania.

ZAŁĄCZNIK G.2. Zasady statystyki zdarzeń

1. Każde zdarzenie lub sytuacja potencjalnie niebezpieczna zaistniała na obszarze infrastruktury kolejowej ZMPG musi zostać zarejestrowana przez personel do tego zobowiązany, niezwłocznie po otrzymaniu przez nich zgłoszenia.
2. Uprawniony przedstawiciel użytkownika boczniczy prowadzi „Rejestr zdarzeń”, w którym rejestrowane są wszystkie zgłoszone zdarzenia.
3. Prowadzenie statystyki zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych zaistniałych na obszarze infrastruktury kolejowej ZMPG jest niezbędne w celu planowania i monitorowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji kontrolnych i statystycznych.
4. Statystyka poważnych wypadków, wypadków i incydentów prowadzona jest przez upoważnionego przedstawiciela użytkownika boczniczy w formie papierowej lub elektronicznej.
5. Upoważniony pracownik ZMPG sporządza informację statystyczną o zdarzeniach zaistniałych na infrastrukturze ZMPG zgodnie z potrzebami w tym zakresie lub na żądanie kierownictwa spółki.
6. Informacje o występujących zdarzeniach kolejowych i sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych, należy omawiać na szkoleniach personelu kolejowego.

ZAŁĄCZNIK G.3. Wzory dokumentów stosowanych przez komisję kolejową na obszarze ZMPG

Wzór Zawiadomienia o poważnym wypadku / wypadku / incydencie

(dane jednostki organizacyjnej)

data wysłania

do

nr tel.

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE¹⁾

Kategoria zdarzenia²⁾:

Miejsce zdarzenia³⁾:

Data i godzina zdarzenia:

Zwięzły opis zdarzenia⁴⁾:

.....

.....

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:

.....

.....

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:

.....

.....

Przebieg akcji ratowniczej:

.....

.....

Wstępne określenie skutków zdarzenia:

.....

.....

Otrzymują:

1.

2.

.....
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

¹⁾ Niepotrzebno skreślić.

²⁾ Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

³⁾ W zależności od miejsca zdarzenia należy podać: numer linii, nazwę szlaku lub posterunku, nazwę bocznic, kilometrą, numer toru.

⁴⁾ Należy podać również europejski numer pojazdu (EVN) kolejowego uczestniczącego w zdarzeniu.

ZAŁĄCZNIK H.1. Wzór - Karta próby hamulca

KARTA PRÓBY HAMULCA I URZĄDZEŃ PNEUMATYCZNYCH POCIĄGU																																																																					
Miejsce wystawienia karty																																																																					
Nazwa stacji		Data wystawienia				Imię, nazwisko i podpis wystawiającego																																																															
		1		2		3		4																																																													
Próba																																																																					
Rodzaj próby ¹⁾		1																																																																			
Numer pociągu		2																																																																			
Miejsce wykonania próby		3																																																																			
Data i godzina zakończenia próby		4																																																																			
Próba wykonana ²⁾	z pojazdu trakcyjnego		pociągowego																																																																		
			innego																																																																		
Dane o pojeździe	z urządzenia sterującego		7																																																																		
	masa	ogólna składu	M_{sk}	[t]																																																																	
		ogólna pociągu	M_p	[t]																																																																	
	masa hamulca	wymagalna	M_{wh}	[t]																																																																	
		rzeczywista	M_r	[t]																																																																	
	procent masy hamulca	wymagalny	P_w	[%]																																																																	
		rzeczywisty	P_r	[%]																																																																	
Ciężarownia przewożąca w przelocie głównym		hamulca		M_{pw}																																																																	
		sprężarki powietrza		M_{sp}																																																																	
Specyfikacja	hamulca elektrodynamicznego ³⁾		16																																																																		
	układ sterowania hamulcem el. prądem ⁴⁾		17																																																																		
	układ sterowania drzw. wejściowych ⁵⁾		18																																																																		
	inne urządzenia ⁶⁾		19																																																																		
Numerzy dwóch pojazdów	ze składu		1																																																																		
			2																																																																		
	od końca składu		2																																																																		
		1																																																																			
Numer pojazdu z niezbytym hamulcem na końcu składu		22																																																																			
Informacje o układzie hamulcowym w składzie pociągu																																																																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td><td>22</td><td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td><td>29</td><td>30</td> </tr> <tr> <td>31</td><td>32</td><td>33</td><td>34</td><td>35</td><td>36</td><td>37</td><td>38</td><td>39</td><td>40</td><td>41</td><td>42</td><td>43</td><td>44</td><td>45</td><td>46</td><td>47</td><td>48</td><td>49</td><td>50</td><td>51</td><td>52</td><td>53</td><td>54</td><td>55</td><td>56</td><td>57</td><td>58</td><td>59</td><td>60</td> </tr> </table>										1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																								
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60																																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td><td>22</td><td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td><td>29</td><td>30</td> </tr> <tr> <td>31</td><td>32</td><td>33</td><td>34</td><td>35</td><td>36</td><td>37</td><td>38</td><td>39</td><td>40</td><td>41</td><td>42</td><td>43</td><td>44</td><td>45</td><td>46</td><td>47</td><td>48</td><td>49</td><td>50</td><td>51</td><td>52</td><td>53</td><td>54</td><td>55</td><td>56</td><td>57</td><td>58</td><td>59</td><td>60</td> </tr> </table>										1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																								
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60																																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td><td>22</td><td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td><td>29</td><td>30</td> </tr> <tr> <td>31</td><td>32</td><td>33</td><td>34</td><td>35</td><td>36</td><td>37</td><td>38</td><td>39</td><td>40</td><td>41</td><td>42</td><td>43</td><td>44</td><td>45</td><td>46</td><td>47</td><td>48</td><td>49</td><td>50</td><td>51</td><td>52</td><td>53</td><td>54</td><td>55</td><td>56</td><td>57</td><td>58</td><td>59</td><td>60</td> </tr> </table>										1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																								
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60																																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td><td>22</td><td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td><td>29</td><td>30</td> </tr> <tr> <td>31</td><td>32</td><td>33</td><td>34</td><td>35</td><td>36</td><td>37</td><td>38</td><td>39</td><td>40</td><td>41</td><td>42</td><td>43</td><td>44</td><td>45</td><td>46</td><td>47</td><td>48</td><td>49</td><td>50</td><td>51</td><td>52</td><td>53</td><td>54</td><td>55</td><td>56</td><td>57</td><td>58</td><td>59</td><td>60</td> </tr> </table>										1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																								
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60																																								
Pojazdy z niezbytym hamulcem																																																																					
Numer inwentarowy				Państwo rejestracji				Identyfikacja eksploatacyjna pojazdu kolejowego		Miejsce w składzie																																																											
								litery		cyfry																																																											
<p>1) Typowa S - dla próby szczegółowej II - dla uproszczonej</p> <p>2) podać numer inwentarowy pojazdu trakcyjnego albo numer stenswaka</p> <p>3) wpisać słowo „lak” lub „nie”</p> <p>4) dotyczy pojazdów wyposażonych w hamulec elektrodynamiczny (el-prąd)</p> <p>5) dotyczy dla pojazdów wyposażonych co najmniej w urządzenie zewnętrzne sterujące drzwiami wejściowymi lub układ sterujący otwieraniem drzwi wejściowych od zewnątrz pociągu</p> <p>6) Kolumny z oznaczeniem wyposażenia w urządzeniu do sterowania obrotami i zwrotnością drzw. przez radiowagonowych, drzwi przedziałów, urządzeń zamknięcia WC, urządzeń wydejmowych i innych</p> <p>7) Pojazdy z wyposażonym hamulcem zespołowym należy oznaczyć symbolem S</p> <p>8) Pojazdy z ogólnym hamulcem tarczowym lub postojowym należy oznaczyć symbolem D</p> <p>9) Numer pojazdu ze stopy pokładki należy oznaczyć symbolem O, wskazując strzałką, oraz wpisać nazwę stopy</p> <p>10) Numer urządzenia sterującego drzwiami w pojazdach przeznaczonym do przewożenia osób należy oznaczyć symbolem R</p>																																																																					
Imię, nazwisko i podpis																																																																					
		1		2		3		4																																																													
Przewidywana próba																																																																					
Kierownik pociągu																																																																					
Mechanik																																																																					

ZAŁĄCZNIK H.2. Wzór - Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu

WYKAZ POJAZDÓW KOLEJOWYCH W SKŁADZIE POCIĄGU															
	Potwierdzenie odbioru zgodnie z wykazem na:														
	Na stacji początkowej			Na stacjach pośrednich			Na stacji końcowej								
	1			2			3			4			5		
Numer pociągu															
Wyprawionego dnia															
Ze stacji															
Do stacji															
Maszynista															
Ze stacji															
Do stacji															
odprawiający															
Identyfikator pojazdu kolejowego															
Lp	Numer inwentarzowy pojazdu	Literowy:			Cyfrowy eksploatowany pojazd kolejowy	Długość Pojazdu Kolejowego [m]	Masa bieżąca [t]	Masa własna pojazdu [t]	Masa Hamulca czepnego [t]	Stacja		Uwagi (w tym RID)			
		Państwo rejestracji	Eksploatującego pojazdu kolejowego	Typu (susu)						Nadania	Przeznaczenia				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	14			
L1															
L2															
L3															
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															
24															
25															
26															
27															
28															
29															
30															
31															
32															
33															
34															
35															
36															
37															
38															
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
H1															
H2															
H3															

ZAŁĄCZNIK I Wzory rozkazów pisemnych

Rozkaz pisemny „S” nr			
dla pociągu nr dnia			
manewru			
1	zezwalam po otrzymaniu <u> </u> sygnału „nakaz jazdy” tylko tego rozkazu pisemnego – przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego		
	drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu) – wyjechać z toru nr nie posiadającego semafora wyjazdowego		
2	zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora:		
	– wjazdowego		
	– drogowskazowego (odnoszącego się do wjazdu pociągu)		
	– odstępowego		
– wjechać z zamkniętego toru nr nie posiadającego semafora wjazdowego			
3	Od do po torze nr ruch pociągów prowadzony jest w odstępie posterunków następczych. Wskazania semaforów sbl są nieważne. Zachować ostrożność od ostatniego semafora ze wskaźnikiem „W 18”. Szlak wolny, ostatni pociąg nr przybył do o godz.		
	Inne:		
4			
..... stacja		..... posterunek	
..... dyżurny ruchu		..... z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem .....		.....
..... kierownik pociągu		..... maszynista	
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić.			
PKP S.A. 2728-258-24 (R-305) Drukarnia Kolejowa Kraków tel./fax 012 293 40 00		Seria Nr	

Rozkaz pisemny „O” Nr

dla pociągu nr dnia 20..... r.

1. 1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność
2) jechać ostrożnie (skrót j.o.)

Na posterunku, na szlaku	od	do	1) prędkość najwyższej km/h	2) jechać ostrożnie	z powodu
	kilometra				

2. Inne:

..... stacja	..... posterunek	..... godz.	..... min.
..... dyżurny ruchu		..... z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem	..... kierownik pociągu	..... maszynista	

PKP Seria R-307

Seria

Nr