

PRZEPISY WEWNĘTRZNE

**PRACY MANEWROWEJ I POSTĘPOWANIE W
SPRAWACH ZDARZEŃ KOLEJOWYCH NA
BOCZNICY KOLEJOWEJ MPEC W OLSZTYNIE**

Miejskie Przedsiębiorstwo
Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.
ul. Słoneczna 46
10-710 Olsztyn

PRZEPISY WEWNĘTRZNE

PRACY MANEWROWEJ I ZAISTNIAŁYCH ZDARZENIACH KOLEJOWYCH NA BOCZNICY
KOLEJOWEJ W MPEC W OLSZTYNIE

Podstawą opracowania Przepisów Wewnętrznych jest:

Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst pierwotny Dz. U. z r.2003 nr 86, poz. 789,tekst jednolity: Dz. U. z r. 2016 poz. 1727 z późniejszymi zmianami).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18.07.2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji(tekst pierwotny Dz.U. z r. 2005 nr 172 poz. 1444, tekst jednolity: Dz. U. 2015 poz. 360 z późniejszymi zmianami).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16.03.2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Dz.U. z r. 2016 poz. 369 z późniejszymi zmianami.

Przedmiotem przepisów wewnętrznych są zasady i sposób wykonywania pracy manewrowej oraz sposób postępowania w razie zaistnienia zdarzeń kolejowych na bocznicach.

Oświadczenie użytkownika:

Przepis nadaje się do stosowania w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury i eksploatacji pojazdów kolejowych.

Olsztyn, r.

podpis

Zawartość Instrukcji

Rozdział 1 - Postanowienia ogólne	str. 5
§ 1. Dane o bocznicy kolejowej	str. 5
§ 2. Podstawa prawne do opracowania instrukcji utrzymania bocznicy kolejowej	str. 5
§ 3. Podstawowe pojęcia	str. 6
Rozdział 2 - Technika pracy manewrowej	str. 7
§ 1. Ogólne zasady wykonywania manewrów; cel i znaczenie pracy manewrowej, sposoby jej wykonywania na bocznicę	str.7
§ 1.1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	str.8
§ 2. Obowiązki pracowników przy manewrach	str.9
§ 2.1. Obowiązki kierownika manewrów	str.9
§ 2.2. Obowiązki manewrowego	str.10
§ 2.3. Obowiązki drużyny pojazdu trakcyjnego	str.14
§ 3. Organizacja pracy manewrowej oraz urządzenia i środki do jej wykonywania	str.14
§ 4. Wykonywanie ruchów manewrowych i podawanie sygnałów przy manewrach	str.15
§ 5. Hamowanie wagonów	str.18
§ 6. Sprzęganie i rozprzęganie taboru	str.19
§ 7. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem	str.20
§ 8. Manewry przez przejazdy drogowe i przejścia dla pieszych	str.21
§ 9. Manewry z wagonami zawierającymi towar niebezpieczny, przesyłkę z przekroczoną skrajnią lub wagonami uszkodzonymi	str.21
§ 10. Przetaczanie wagonów bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego	str.22
§ 11. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych	str.23
§ 12. Posługiwanie się płozami hamulcowymi	str.25
§ 13. Ogólne zasady zestawiania składów na torach zdawczych	str.27
§ 14. Warunki włączania wagonów do grupy zdawczej	str.28
§ 15. Rozmieszczanie taboru w składzie grupy zdawczej	str.29
§ 16. Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach	str.30
§ 17. Poruszanie się po torach	str.31
§ 18. Jazda na taborze	str.31
§ 19. Postępowanie w razie wydarzeń lub zagrożenia bezpieczeństwa w wykonywaniu pracy manewrowej	str.32

§ 20. Wydarzenia i wypadki z ludźmi	str.33
---	--------

Rozdział 3 Postępowanie w razie zaistnienia zdarzenia kolejowego.....str.34

§ 1. powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach.....	str.34
--	--------

§ 2. Tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej.....	str.35
---	--------

§ 3. Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową.....	str.36
--	--------

Załączniki

Załącznik nr 1: Stałe oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach wymagających szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewrów	str.42
---	--------

Załącznik nr 2: Wzory nalepek ostrzegawczych	str.44
--	--------

Załącznik nr 3: Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku/wypadku/incydencie.....	str.47
---	--------

Załącznik nr 4: Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców.....	str.48
--	--------

Załącznik nr 5: Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu.....	str.50
--	--------

Załącznik nr 6: Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku/wypadku/incydentu na przejeździe kolejowo – drogowym lub przejściu.....	str.54
---	--------

Załącznik nr 7: Kwalifikacja przyczyn zdarzeń kolejowych oraz jej kategoria.....	str.58
--	--------

Załącznik nr 8: Wzór protokołu ustaleń końcowych.....	str.64
---	--------

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

§ 1. Dane o bocznicy kolejowej

Bocznica kolejowa jest własnością Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. ul. Słoneczna 46 10-710 Olsztyn

Bocznica przeznaczona jest do przyjmowania wszystkich rodzajów wagonów pod załadunek i wyładunek.

Bocznica kolejowa MPEC w Olsztynie jest bocznicą szlakową rozpoczynającego się rozjazdem nr 14 na szlaku Gąglawki - Olsztyn.

Rozjazdy nr 14 stanowią własność PKP PLK i jest zabezpieczony zamkiem trzpieniowym uzależnionym z rozjazdem nr 13 kierującym na żeberko ochronne. Klucz od zamka trzpieniowego znajduje się na nastawni PKP w Olsztynie.

§ 2. Podstawa prawna do opracowania instrukcji utrzymania bocznicy kolejowej

Ustawa z dnia 28 marca 2003r o transporcie kolejowym (tekst pierwotny Dz. U. z r.2003 nr 86, poz. 789,tekst jednolity: Dz. U. z r. 2016 poz. 1727 z późniejszymi zmianami).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18.07.2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji – tekst jednolity Dz.U. z r. 2015 poz. 1297 z późniejszymi zmianami.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16.03.2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Dz.U. z r. 2016 poz. 369 z późniejszymi zmianami.

1. Niniejsza przepisy wewnętrzne regulują sposób, porządek i terminy dokonywania czynności związanych z wykonywaniem pracy manewrowej na bocznicy .
2. Postępowania w razie zaistnienia zdarzeń kolejowych.

§ 3. Podstawowe pojęcia

1. Przepisy wewnętrzne zawierają :
 - Opis techniki pracy manewrowej.
 - Opis postępowania w razie zaistnienia zdarzeń kolejowych.
2. W rozdziale 2 instrukcji określono obowiązki i postępowanie pracowników oraz zasady i sposoby wykonywania manewrów na torach bocznych.
3. W rozdziale 3 instrukcji określono obowiązki i postępowanie pracowników oraz zasady postępowania w razie zaistnienia zdarzeń kolejowych.
4. Celem instrukcji jest określenie zasad zapewniających bezpieczeństwo osób, taboru i ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz sprawne wykonywanie zadań.
5. Postanowienia dotyczące pracy lokomotywy i drużyny trakcyjnej, dotyczą obsługującego bocznice.
6. Szczegółowe postanowienia dotyczące wykonywania manewrów na bocznicach, określone są w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
7. Stosowanie sygnałów i wskaźników oraz sposobu wykonywania pracy manewrowej nie zawartych w instrukcji na terenie bocznic jest zabronione.

Rozdział 2

Technika pracy manewrowej

§ 1. Ogólne zasady wykonywania manewrów; cel i znaczenie pracy manewrowej, sposoby jej wykonywania na bocznicach

1. Manewry są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności wykonywane na torach kolejowych z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu. W obrębie bocznic nie występują jazdy pociągowe, a każde przestawianie z toru na tor składu manewrowego stojącego na punkcie zdawczo – odbiorczym, jak również wprowadzenie go na właściwe miejsce (cofanie, podciąganie) po uprzednim zatrzymaniu się na torze, na który został przyjęty, należy uważać za manewry.
2. Używane w instrukcji określenie “tabor” obejmuje wagony, lokomotywy, ciągniki, pojazdy pomocnicze oraz pojazdy specjalne (techniczno-gospodarcze) znajdujące się na własnych kołach na torze kolejowym (pojazdy kolejowe z napędem i pojazdy kolejowe bez napędu).
3. Składem manewrowym nazywa się tabor sprzęgnięty z pojazdem trakcyjnym, użytym do wykonywania manewrów. Pojazd trakcyjny może znajdować się za, przed lub pomiędzy taborami. Do pojazdów trakcyjnych w rozumieniu postanowień niniejszej instrukcji zalicza się każdy pojazd kolejowy z własnym napędem przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów.
4. Celem pracy manewrowej jest:
 - 1) rozrządzanie składów manewrowych przyciągniętych z (toru) punktu zdawczo – odbiorczego na poszczególne tory (miejsca) zależnie od przeznaczenia wagonów,
 - 2) zestawianie składów manewrowych i ich podstawianie na (tor) punkt zdawczo – odbiorczy,
 - 3) podstawianie wagonów na wewnętrzne punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,
 - 4) podstawianie wagonów do wykonania czynności dodatkowych, jak: czyszczenia, drobne naprawy, itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności.
6. Stosowane są następujące sposoby wykonywania manewrów:
 - 1) odstawianie, odrzucanie, przetaczanie taboru pojazdem trakcyjnym,
 - 2) przetaczanie ciągnikiem drogowym lub przy pomocy kołowrotu linowego,
 - 3) przetaczanie z pomocą siły ludzi,
7. Zabrania się wykonywania manewrów innymi sposobami, niż padano w ust. 6.

§ 1.1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Przy manewrach należy zatrudniać pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje zawodowe:
 - a) posiada wymagane wykształcenie,
 - b) posiada zdolność psychiczną i fizyczną, potwierdzoną zaświadczeniem lekarskim,
 - c) odbył wymagane przygotowanie zawodowe na dane stanowisko,
 - d) zdał egzamin kwalifikacyjny przed komisją, potwierdzony świadectwem złożenia egzaminu kwalifikacyjnego,
 - e) zna specyficzne warunki wykonywania pracy na danym stanowisku pracy, co pracodawca potwierdził egzaminem autoryzacyjnym.

Szczegółowe postanowienia w tym zakresie zostały określone Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i rozwoju (Dz. U. z 2015r. poz. 46 z późniejszymi zmianami).

2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:
 - 1) kierownik manewrów,
 - 2) manewrowi,
 - 4) inni pracownicy posiadający wymagane kwalifikacje,
 - 5) drużyna lokomotywy manewrowej.
3. Kierownikiem manewrów jest ustawiacz.
4. Kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej potrzeba ilość:
 - 1) manewrowych,
 - 2) innych pracowników posiadających kwalifikacje do wykonywania manewrów i hamowania wagonów,
5. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i z jednego lub więcej pracowników, o których mowa w ust. 4, nazywa się drużyną manewrową.
6. Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności może wykonywać również czynności manewrowego.
7. Do wykonywania manewrów nie wolno zatrudniać:
 - 1) kobiet,
 - 2) osób poniżej 18 roku życia (młodocianych),
 - 3) pracowników nie posiadających pierwszego stopnia zdolności do pracy,
8. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach obowiązani są dokładnie znać i stosować dozwolone sposoby wykonywania manewrów, jak również ściśle przestrzegać obowiązujących w tym zakresie ograniczeń i miejscowych postanowień ujętych w regulaminie pracy boczniczy kolejowej, na której wykonują manewry.
9. Maszynista lokomotywy manewrowej winien zostać powiadomiony, kto jest kierownikiem manewrów. Gdy kierownictwo manewrów ma objąć inny pracownik lub wykonanie pewnych ruchów manewrowych kierownik manewrów zleca innemu pracownikowi, musi on o tym powiadomić zainteresowanych

10. Pracownik stale wykonujący czynności kierownika manewrów (ustawiacz) powinien mieć namalowany na hełmie ochronnym czerwony pas szerokości 4 cm, biegnący przez środek, od czoła ku tyłowi.

§ 2. Obowiązki pracowników przy manewrach

§ 2.1. Obowiązki kierownika manewrów

1. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
2. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu składów zdawczych, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych.
3. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - 1) z włączonym hamulcem zespolonym: przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 60 osi.
 - 2) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 8 osi.
5. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
6. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
 - 1) zgłosić swoją obecność Kierownikowi transportu,
 - 2) przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią,
 - 3) zapoznać się z poleceniami Kierownika transportu,
 - 4) sprawdzić skład drużyny manewrowej i lokomotywowej, przepisowe ubranie pracowników i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan sprawności drużyn,
 - 5) sprawdzić osygnalizowanie, wyposażenie lokomotywy oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanej przy manewrach,
 - 6) zapoznać się ze stanem torów w rejonie manewrowym odnośnie ich zajętości, ewentualnie zamknięcia, zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, usytuowanie taboru w granicach ukresów,
 - 7) ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, z ładunkiem niebezpiecznym, przesuniętym, wykolejonych, uszkodzonych), przetrzymanych,
 - 8) sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, klinów, oświetlenia i łączności,
 - 9) bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim: drużynę trakcyjną, pracowników swojej drużyny oraz sprawdzić, czy nie ma aktualnie przeszkód do uruchomienia taboru.

4. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
- 1) kierowanie rozrządem składu manewrowego przyprowadzonego z punktu zdawczo – odbiorczego i zestawianiem składu manewrowego do przekazania na punkcie zdawczo – odbiorczym przewoźnikowi,
 - 2) obsługa wewnętrznych punktów ładunkowych na bocznicy (podstawianie i zabieranie wagonów),
 - 3) wyznaczanie manewrowych do:
 - a) obsługi hamulców ręcznych,
 - b) obsługi zwrotnic, która zgodnie z regulaminem pracy bocznicy kolejowej przypisana jest drużynie manewrowej,
 - d) zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem,
 - 4) w razie wypadku podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast nadzorującemu manewry, podając zwięzłą informację o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem,
8. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
- 1) posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - 2) prawidłowe działanie zwrotnic,
 - 3) oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - 4) widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
9. W razie zaśnieżenia lub oblodzenia główek szyn, przed rozpoczęciem rozrządzania przejechać po tych torach lokomotywą, pchając przed nią wagon.
10. Do obsługi torów ze zwrotnicami zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu.
11. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
12. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w regulaminie pracy bocznicy kolejowej.
- 13 Kierownik manewrów ponosi osobistą odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminu pracy bocznicy kolejowej.

§ 2.2. Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:
- 1) sprzęganie i rozprzęganie taboru,
 - 2) przestawianie zwrotnic, przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - 3) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,

- 4) hamowanie taboru manewrującego,
 - 5) zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem,
 - 6) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów,
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
- 1) zgłosić się u swego kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi,
 - 2) na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - a) które tory są wolne,
 - b) jaki jest stan zapełnienia każdego toru,
 - c) czy wagony są zepchnięte i połączone sprzęgami,
 - d) czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - e) czy pod wagonami nie ma płozów, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,
 - f) czy na torach nie znajduje się tabor wykolejony, uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem lub wagony wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - g) czy płozy, kliny i inne przybory do zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
 - h) czy tabor znajduje się w granicach ukresów,
 - i) czy oświetlenie działa należycie,
 - j) czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu, ludzi i taboru.
- Informację o stanie torów, taboru oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.
3. Manewrowy wyznaczony przez kierownika manewrów do obsługi zwrotnic przestawianych ręcznie, przed rozpoczęciem pracy manewrowej powinien dokonać zewnętrznych wzrokowych oględzin rozjazdów, których celem jest wykrycie:
- 1) części pękniętych, wykruszonych lub uszkodzonych w inny sposób,
 - 2) usterek lub odkształceń stwarzających zagrożenia dla prawidłowego działania rozjazdu lub zamknięć nastawczych.
4. Zakres oględzin rozjazdów dokonywanych przez wyznaczonych pracowników określony jest regulaminie pracy boczniczy kolejowej oraz opracowanej wewnętrznej instrukcji drogowej i obejmuje wzrokowe sprawdzenie:
- 1) ogólnego stanu rozjazdu pod względem utrzymania go w czystości, szczególnie żłobków oraz przestrzeni między iglicą i opornicą,
 - 2) stanu iglic – ze szczególnym uwzględnieniem, czy nie mają usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - 3) stanu przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
 - 4) stanu właściwego działania zamknięć nastawczych,

- 5) stanu zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
- 6) stanu dokręcenia śrub i wkrętów,
- 7) stanu nasmarowania zwrotnic,
- 8) stanu oraz właściwych wskazań wskaźników na latarniach zwrotnicowych,

Sprawdzenia elementów wymienionych w pkt. 3, 4 i 8 należy dokonywać przy przekładaniu zwrotnic w terminach podanych w regulaminach pracy bocznic kolejowej. Wynik oględzin rozjazdów należy odnotować w "Dzienniku zewnętrznych oględzin rozjazdów".

5. Zakres prac konserwacyjnych wykonywanych przez wyznaczonych regulaminem pracowników określony w wewnętrznej instrukcji drogowej obejmuje:
 - 1) czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami poduszek ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć nastawczych,
 - 2) czyszczenie żłobków w krzyżownicach,
 - 3) dokręcanie śrub i wkrętów.

Rozjazd podlega oczyszczaniu od złącza przed iglicami do pierwszego złącza za krzyżownicą – w rozjazdach pojedynczych, zaś w rozjazdach krzyżowych pomiędzy stykami końcowymi rozjazdu. Z rozjazdu należy usuwać wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i stary smar na poduszkach ślizgowych oraz na zamknięciach nastawczych; szczególnie starannie powinny być utrzymywane zamknięcia nastawcze i dokręcane śruby przy krzyżownicy i prowadnicach.

6. O wszelkich stwierdzonych usterkach manewrowy powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika manewrów.
7. W czasie dokonywania sprawdzania rozjazdu manewrowy powinien zachować szczególną ostrożność i sprawdzać wzrokiem, czy nie zbliża się manewrujący tabor.
8. Manewrowy wyznaczony do hamowania odpręgów płożami, powinien oprócz hamowania płożami toczących się odpręgów, również sprzęgać tabor, dopychać odpręgi, zabezpieczać tabor przed zbiegnięciem oraz wykonywać inne czynności związane z manewrami, zlecane mu przez kierownika manewrów.
9. W czasie pracy, manewrowy powinien stosować się do poleceń kierownika manewrów, znajdować się z tej strony manewrującego taboru, po której znajduje się kierownik manewrów, aby mogli się zawsze nawzajem widzieć.
10. Po właściwym nastawieniu zwrotnic lub sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia i zamknięcia, manewrowy powinien dać sygnał Rm1 "Do mnie" lub Rm2 "Ode mnie".
11. Po ukończeniu manewrów, zwrotnice należy przestawić w położenie zasadnicze.
12. Przy przestawianiu zwrotnicy, pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica, następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnię taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.
13. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla przetaczanego taboru są właściwie nastawione, a tabor kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.
14. Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:

- 1) przed dojechaniem do wagonów, które manewrowy ma połączyć,
 - 2) gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
 - 3) celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa,
15. Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.
16. Manewrowy lub inny pracownik może być wyznaczony przez kierownika manewrów do wykonywania czynności przygotowawczych związanych z rozrządzaniem i zestawianiem składów manewrowych jak:
- 1) rozłączanie odpręgów,
 - 2) obsada hamulca ręcznego,
17. Luzowania odpręgów dokonuje się pomiędzy wagonami według wskazań kierownika manewrów. Należy zachować następującą kolejność czynności przy luzowaniu odpręgów:
- 1) zamknąć kurki przewodu hamulcowego, a po upewnieniu się że powietrze zeszło z przewodu – rozłączyć sprzęgi hamulcowe i założyć każdy z nich na wspornik,
 - 2) rozkręcić sprzęgi śrubowe na długość umożliwiającą zrzucenie ich z haka za pomocą drążka,
 - 3) w przypadku jeśli rozkręcenie sprzęgów jest utrudnione należy użyć rurki,
 - 4) w razie zamarznięcia w okresie zimowym, sprzęg powinien być podgrzany za pomocą pochodni, a jeżeli nie odniesie to skutku, wówczas należy powiadomić maszynistę z żądaniem rozkręcenia sprzęgu (nie należy podgrzewać sprzęgu przy wagonie, do którego ze względu na rodzaj ładunku nie wolno zbliżać się z otwartym ogniem),
 - 5) podczas luzowania należy zwracać uwagę, czy:
 - a) odpręgi nie są zahamowane hamulcem ręcznym lub hamulcem zespolonym, a gdy zachodzi potrzeba, odhamować wagony,
 - b) z taboru lub ładunku nie wystają poza skrajnię przedmioty mogące zagrażać bezpieczeństwu ludzi lub urządzeń,
 - c) przy wychodzeniu pomiędzy wagonów nie zbliża się po torze sąsiednim manewrujący tabor.
18. Przed zakończeniem dyżuru manewrowy powinien:
- 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
 - 2) zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym, zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy bocznic kolejowej,
 - 3) nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
 - 4) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki; o wykonaniu powyższego zgłosić kierownikowi manewrów.

§ 2.3. Obowiązki drużyny pojazdu trakcyjnego

1. Drużyna trakcyjna wykonująca manewry (maszynista) powinien obserwować:
 - 1) sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - 2) prawidłowe nastawienie zwrotnic,
 - 3) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe na torze lub w jego skrajni, itp.),
 - 4) czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
2. Maszynista powinien znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
3. Maszynista powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
5. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie spalinowej, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
6. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
7. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
11. Podczas jazd manewrowych przez miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien podawać sygnał "Baczność".
12. Skład drużyny lokomotywowej należy określić w regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

§ 3. Organizacja pracy manewrowej oraz urządzenia i środki do jej wykonywania

1. Bocznicą, na której zatrudniana jest jedna lokomotywa lub na której nie jest zatrudniana lokomotywa, stanowi jeden rejon manewrowy.
2. Opis dozwolonych sposobów manewrowania, szczególnych postanowień dotyczących prowadzenia manewrów na bocznicy oraz ograniczeń, powinien być ujęty w regulaminie pracy bocznicy kolejowej.
3. Kierującym pracą manewrową w obrębie bocznicy jest kierownik manewrów, który organizuje pracę i ustala kolejność wykonania z Kierownikiem transportu.
4. Gdyby trudności w pracy wywołane warunkami zimowymi wystąpiły bez uprzedniej zapowiedzi zmian warunków atmosferycznych, należy samorzutnie przystąpić do akcji usuwania skutków w celu umożliwienia normalnego toku pracy manewrowej.

5. Podstawowymi dokumentami używanymi przy wykonywaniu pracy manewrowej są:
 - 1) wykaz zdawczy i zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania między pracownikami bocznicy i pracownikami Przewoźnika.,
 - 2) inne ustalone w regulaminie pracy bocznicy kolejowej lub w zawartych z przewoźnikami umowach.
5. Rodzaj łączności stosowanej przy wykonywaniu pracy manewrowej powinien być określony regulaminem pracy bocznicy kolejowej.

§ 4. Wykonywanie ruchów manewrowych i podawanie sygnałów przy manewrach

1. Przy wykonywaniu manewrów pojazd trakcyjny powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku – w miarę możliwości od strony spadku. Wyjątkowo na bocznicy na torach położonych na poziomie lub na pochyleniu nie większym niż 2,5‰, można umieszczać pojazd trakcyjny między przetaczanym taborem. Szczegóły w tym zakresie określa regulamin pracy bocznicy kolejowej.
2. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą. Grupy wagonów lub pojedyncze wagony należy odpręgać bezpośrednio przed odjazdem lokomotywy lecz po zabezpieczeniu pozostawionego taboru od zbiegnięcia..
3. W czasie jazdy wagony popychane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym.
4. Przed rozpoczęciem manewrowania tabor należy odhamować oraz usunąć spod kół taboru kliny, względnie płozy hamulcowe.
5. Drogi przebiegu dla manewrów na żądanie kierownika manewrów (ustawiacza) nastawia dla rozjazdów przekładanych ręcznie, wyznaczony manewrowy. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
- 6.. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy.
7. 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, gdy pracownik obsługujący zwrotnicę stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy oraz zezwoli na jazdę.
8. Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego.
9. Gdy odebranie sygnału Rm1 “Do mnie” lub Rm2 “Ode mnie”, było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie odpowiedniego sygnału, sygnał ten można zastąpić słowami: “Lok nr lub skład manewrowy jechać w kierunku”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.

10. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie.
11. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spomiędzy wagonów.
12. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego.
13. 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.
14. Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy 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. Jeżeli maszynista nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnały podawane przez niego, manewrowy powinien powtarzać.
15. 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.
16. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazywać maszyniście sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, dopuszcza się na warunkach określonych w regulaminie, możliwość przekazania polecenia przez radiotelefon.
17. 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 z nimi. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego taboru i szybko porozumiewać się z pracownikami wykonującymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym wagonie powinien znajdować się pracownik, który powinien obserwować drogę przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał "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 ubezpieczenie pracownika zatrudnionego przy sprzęganiu taboru.

18. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania taboru poza i w ukresach torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
19. Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych, w związku z czym należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków. Prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać prędkości 25 km/h oraz określonych w regulaminie pracy bocznic, z wyjątkiem następujących przypadków:
- 1) 20 km/h – przy jeździe przez przejazdy kolejowe niestrzeżone,
 - 2) 10 km/h – przy wykonywaniu manewrów z wagonami załadowanymi towarem niebezpiecznym z wyjątkiem oznaczonych nalepkami nr 8, nr 15 wg RID (Regulamin dla międzynarodowego przewozu koleją materiałów niebezpiecznych) dla których obowiązują prędkości mniejsze, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkimi o masie powyżej 60 ton w jednej sztuce, po uprzednim zawiadomieniu maszynisty przez kierownika manewrów.
 - 3) 5 km/h – jeżeli regulamin pracy bocznic nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości:
 - a) przy przetaczaniu wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym oznaczonym nalepką ostrzegawczą Nr 8 wg RID (Regulamin dla międzynarodowego przewozu materiałów niebezpiecznych), wyobrażającą probówkę, z której krople spadają na przekrój poprzeczny płyty i na rękę (materiały żrące), wagony oznaczone nalepką ostrzegawczą Nr 15 wg RID wyobrażającą trzy trójkąty czerwone z czarnym wykrzyknikiem - zakaz staczania i odrzutu (zał. 2) i cystern oznaczonych pomarańczowym pasem,
 - b) przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie,
 - c) przy przetaczaniu wagonów za pomocą silnikowego pojazdu drogowego,
 - 4) 3 km/h –
 - a) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
 - b) przy przetaczaniu taboru z pomocą siły ludzkiej i kołowrotu linowego.
- 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.
20. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie w zależności od warunków miejscowych należy ująć w regulaminie pracy bocznic kolejowej.

§ 5. Hamowanie wagonów

1. Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor **w granicach jego siły pociągowej**, jeżeli regulamin pracy bocznicy z uwagi na warunki miejscowe nie wprowadza w tym zakresie ograniczeń.
2. W czasie wykonywania manewrów pojazdem trakcyjnym długość składu manewrowego może wynosić:

Na pochyleniu	Bez obsługiwanych hamulców wagonowych	Przy większych grupach manewrowych skład powinien być obsługiwany; 1 ham. wag. ręczny lub 2 zesp. na każde rozpoczęcie:
Na poziomie 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.

3. 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.
Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych.
Sprawdzenie polega na dokręceniu dźwigni hamulca aż do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła, naciskając silnie stopą na klocek hamulcowy.
Następnie przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę, należy hamulec wyluzować oraz sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcz kół).
Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem mogą być używane hamulce ręczne wszystkich typów.
4. Do hamowania wagonów w czasie manewrów należy używać:
 - 1) płozów hamulcowych.
 - 2) ręcznych hamulców wagonowych.
5. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić, czy mające być użyte ręczne hamulce wagonowe działają sprawnie.
6. Płozy hamulcowe służą do zmniejszania prędkości biegu toczących się odpręgów oraz do ich zatrzymywania.
Nie wolno układać 2 płozów na obu tokach szyn na równej wysokości.

7. W przypadku toczenia się wagonów, manewrowy (ustawiacz) powinien być zwrócony twarzą w kierunku toczących się wagonów i obserwować je, jednocześnie wykładając płóz w celu zatrzymania
6. Płozy należy zakładać w bezpiecznej odległości przed toczącym się wagonem tj. 15 – 20 m, po czym należy się odsunąć od ułożonego płoża w kierunku zgodnym z biegiem odprzęgu, aby nie ulec zranieniu w razie wybicia płoża.

§ 6. Sprzęganie i rozprzęganie taboru

1. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty 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 trakcyjnym 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 taki sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
6. Przy łączeniu wagonów w składzie manewrowym należy najpierw założyć na hak sprzęg ciągłowy i odpowiednio skrócić, po czym połączyć sprzęgi hamulcowe, dopiero po tym otworzyć kurki powietrzne. Przy rozłączaniu wagonów czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego. Rozłączone sprzęgi hamulcowe należy założyć na wsporniki.

Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się taboru.

7. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w składzie manewrowym oraz sprzęganie taboru przygotowanego celem włączenia do składu manewrowego należy do obowiązków pracowników wykonujących manewry.
8. Sprzęganie i rozprzęganie czynnego pojazdu trakcyjnego przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy, ze składem manewrowym należy do obowiązków drużyny manewrowej.

Maszynista w każdym przypadku odpowiedzialny jest za należyte sprzęgnięcie obsługiwanego pojazdu trakcyjnego ze składem manewrowym oraz za otwarcie kurków przewodu hamulcowego, między pojazdem trakcyjnym i składem.

Przed połączeniem sprzęgów hamulcowych składu manewrowego z przewodem pojazdu trakcyjnego należy otworzyć kilkakrotnie kurek końcowy przewodu hamulcowego pojazdu trakcyjnego celem usunięcia ewentualnych skroplin i zanieczyszczeń w przewodzie.

9. Przy sprzęganiu wagonów należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. Pałak sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka. Zarzucanie pałaka sprzęgu na hak wagonu łączonego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałaka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzegającego wagony.
10. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy wagonami, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
10. Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wagonów należy założyć na haki zarzutowe.

§ 7. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem

1. Pojazd kolejowy (tabor) nie będący w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
 - 1) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5‰, wieje silny wiatr itp,
 - 2) po ukończeniu manewrów.
2. W czasie manewrów pozostawiając tabor w pobliżu ukresu, lub innego miejsca, które powinno być wolne od taboru, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na przypadek przesunięcia się taboru wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych, lub uderzenia przez inny tabor.
3. Zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podpłozowanie a mianowicie:
 - 1) 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,
 - 2) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - a) jeden pojazd – gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - b) dwóch skrajnych pojazdów – gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów; pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym,
 - 3) jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia taboru należy zabezpieczyć płozami skrajne koła grupy taboru lub pojedynczo stojącego pojazdu. Jeżeli w przypadku wskazanym w pkt. 2 lit b) w grupie taboru znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to niezależnie od zahamowania go należy grupę tę zabezpieczyć płozą od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub od strony w którą istnieje możliwość zbiegnięcia taboru,
 - 4) jeżeli tor znajduje się na pochyleniu ponad 2,5‰ ,

4. Do podklinowania taboru służą kliny drewniane pojedyncze lub podwójne oraz płozy hamulcowe. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem, kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.
5. Sposób zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem należy określić w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
6. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest pracownik wykonujący manewry natychmiast po ich zakończeniu lub po odstawieniu przetoczonego taboru przed odłączeniem lokomotywy. Manewrowy wyznaczony do tego celu przez kierownika manewrów zgłasza mu wykonanie polecenia osobiście lub za pomocą środka łączności. Gdy manewry wykonuje kierownik manewrów jednoosobowo lub na jego polecenie manewrowy, ponosi on odpowiedzialność osobistą za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.

§ 8. Manewry przez przejazdy drogowe i przejścia dla pieszych

1. Przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd drogowy lub przejście bez roгатki należy dać sygnał "Baczność"; prędkość należy ograniczyć do prędkości określonej w regulaminie pracy bocznic kolejowej, nie może być ona wyższa jak 20 km/h. Należy bacznie obserwować przejazd względnie przejście tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy natychmiast zatrzymać tabor; w razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go i podawać odpowiednie sygnały.
2. W przypadku odbywania się ruchu drogowego na drogach dojazdowych do przejazdu kolejowego, manewry należy zatrzymać i wstrzymać ruch drogowy. Wstrzymanie ruchu drogowego w porze dziennej odbywa się przez podniesienie ręki do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego z tarczą do zatrzymania pojazdów, która ma kształt czerwonego koła z białym obrzeżem. 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.
W razie potrzeby dodatkowe warunki i ostrożność w czasie manewrowania przez przejazdy i przejścia w zależności od warunków lokalnych należy umieścić w regulaminie pracy bocznic kolejowej.

§ 9. Manewry z wagonami zawierającymi towar niebezpieczny, przesyłkę z przekroczoną skrajnią lub wagonami uszkodzonymi.

1. Podczas przetaczania wagonów w pobliżu których pracują ludzie, załadowanych ładunkiem ulegającym przesunięciu, wagonów z przekroczoną skrajnią oraz wagonów załadowanych ładunkiem niebezpiecznym i oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi należy zachować szczególną ostrożność.
2. Podczas wykonywania manewrów rozmieszczenie wagonów z towarami niebezpiecznymi względem lokomotywy, wagonu z ogrzewaniem ogniowym, wagonu z ludźmi, wagonu załadowanego długimi przedmiotami oraz włączenie ich jako ostatnie w składzie manewrowym, nie wymaga stosowania wagonów ochronnych (odległości ochronnej). Odległość ochronną należy zachować podczas wykonywania manewrów z wagonami załadowanymi materiałami lub

przedmiotami wybuchowymi – pomiędzy każdym wagonem z materiałami lub przedmiotami klasy 1, zaopatrzonym w duże nalepki ostrzegawcze wzoru nr 1, 1.5 lub 1.6, jak również wagonami, na których są załadowane kontenery wielkie, oznaczonymi dużymi nalepkami ostrzegawczymi wzoru nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2*.

3. Przed rozpoczęciem manewrowania z ładunkiem łatwopalnym lub innym ładunkiem niebezpiecznym należy przekonać się:
 - 1) czy okna w wagonach krytych, a pokrywy, zawory, spusty i krany cystern są szczelnie zamknięte,
 - 2) czy z wagonów krytych lub cystern nie ma usypów lub wycieków.
4. O manewrowaniu z ładunkiem niebezpiecznym, kierownik manewrów powinien uprzedzić drużynę lokomotywową i manewrowego wykonujących manewry z tym ładunkiem.
5. Przy wagonach z ładunkiem łatwo zapalnym zabrania się podgrzewania zamrożonych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
6. Wagony załadowane przesyłkami przekraczającymi skrajnię ładunkową powinny być obustronnie okartkowane odpowiednią nalepką.
7. Podczas manewrów z wagonami załadowanymi ładunkami o przekroczonej skrajni należy zastosować szczególne środki ostrożności, jak np. zmniejszenie prędkości przetaczania (prędkość max. 10 km/h), unikanie szarpania, nagłego hamowania itp.
8. Manewrowanie taborem uszkodzonym, zagrażającym wykołaceniu dozwolone jest przy udziale rewidenta taboru lub innego upoważnionego pracownika, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.
9. Zabrania się zdejmowania przez nieupoważnionych pracowników nalepek umieszczonych na taborze przez rewidenta taboru.

§ 10. Przetaczanie wagonów bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego

1. Siłą ludzką, silnikowym pojazdem drogowym lub za pomocą kołowrotu linowego wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
2. Prędkość wagonów przetwarzanych środkami wymienionymi w ust. 1 nie może przekraczać:
 - 1) 5 km/h – w razie przetwarzania drogowym pojazdem silnikowym,
 - 2) 3 km/h – w razie przetwarzania innymi wymienionymi środkami.
3. Manewry siłą ludzką wolno wykonywać na torach leżących na poziomie lub na spadku nie przekraczającym 2,5 ‰.
4. Przy przetwarzaniu wagonów z pomocą siły ludzi, nie powinni oni znajdować się przed i za wagonami. Tabor należy popychać idąc obok niego, przy czym należy uważać, aby przy podstawianiu wagonów pod rampy, magazyny itp. pracownicy zajęci dosuwaniem wagonów nie znajdowali się między wagonami a rampą lub inną budowlą.
5. Przy przetwarzaniu wagonów z pomocą pojazdu silnikowego, pojazd silnikowy powinien znajdować się na zewnątrz toru. Drugi pracownik powinien w razie potrzeby hamować przetwarzane wagony hamulcem ręcznym lub płozem.
6. Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia wagonów powinny mieć długość co najmniej 2,5 m przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia wagonu, a umożliwiając natychmiastowe ich odłączenie w razie potrzeby.

7. Kierowca pojazdu silnikowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów, ani manewrowego.
8. W przypadku przetaczania wagonów na pochyleniu większym niż 2,5‰ środkami wymienionymi w ust. 1 z wyjątkiem przetaczania siłą ludzką, niezależnie od środków stosowanych do zatrzymania wagonów, należy w odpowiedniej odległości od strony spadku założyć płóz hamulcowy.
9. Przetaczane wagony powinny być ze sobą sprzęgnięte.
10. Nie wolno uderzać odprężeniem w stojący tabor w celu jego uruchomienia.
11. Liny służące do przetaczania wagonów przy pomocy kołowrotu linowego (przeciągarki) powinny być codziennie sprawdzane oraz w okresach, zgodnie z dokumentacją techniczną urządzenia (DTR), badane na wytrzymałość.
12. Używanie lin które w wyniku codziennego przeglądu lub okresowej kontroli zostały uznane za niezdatne do użytku jest zabronione. Dla każdej liny powinna być założona książka w której notuje się wyniki badań liny i jej wytrzymałości.
13. Lina powinna być zakończona hakiem, który zaczepia się o uchwyt umieszczony na ramie ściany wagonu. Opieranie (zaczepianie) liny przeciągarki o inne miejsca lub przedmioty o krawędziach ostrych, chropowatych jest zabronione.
14. Zaczepianie i odczepianie liny podczas ruchu wagonów jest zabronione.
15. Pracownicy zatrudnieni przy zaczepianiu i odczepianiu lin powinni być zaopatrzeni we wzmocnione rękawice.
11. Kierownik manewrów wykonujący manewry bez używania pojazdu kolejowego z napędem powinien znać warunki miejscowe oraz być przeszkolony i przeegzaminowany w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami. Inne osoby zatrudnione przy manewrowaniu kierownik manewrów powinien przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczyć i ustalić sposób porozumiewania się.
12. Sposób prowadzenia pracy manewrowej sposobami określonymi w ust. 1, z uwzględnieniem warunków miejscowych, szczegółowo należy określić w regulaminie pracy bocznic kolejowej.

§ 11. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych

1. Praca manewrowa przy dokonywaniu obsługi torów zdawczo - odbiorczych i wewnętrznych punktów ładunkowych powinna się odbywać na warunkach wskazanych w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
2. Zabrania się przy obsłudze punktów ładunkowych prowadzenia manewrów z zastosowaniem odrzutów lub silnych uderzeń w stojące wagony.
3. Przed dojechaniem lokomotywy czy składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe, względnie zabieraniu (przetaczaniu) wagonów w obrębie punktu ładunkowego, kierownik manewrów powinien:
 - 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,

- 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - 3) zażądać odłączenia od wagonów sprzętu do spuszczenia cieczy i zabezpieczenia go we właściwy sposób oraz pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
 - 4) sprawdzić czy pomiędzy rampą a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - 5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - 6) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru; należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - a) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty i materiały nie ujęte pod b),
 - b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziemia itp.),
 - 7) upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
4. Sprawdzenia wymienione w ust. 3 pkt. 4, 5, 6 i 7 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
 5. W czasie obsługi wewnętrznych 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, należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce z którego zostały zabrane.
 9. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
 10. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę wewnętrznego punktu ładunkowego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp.) kierownik manewrów powinien niezwłocznie powiadomić Kierownika.

§ 12 Posługiwanie się płozami hamulcowymi

1. Płóz hamulcowy składa się z następujących zasadniczych części:
 - a) podeszwy ślizgowej z jedną lub dwoma wargami; przy podeszwie ślizgowej rozróżniamy: spód ślizgowy, wierzch podeszwy, wargi i język podeszwy,
 - b) korpusu (koziołka) z nasadką lub bez,
 - c) uchwytu.
2. Brzegi podeszwy płoza zagięte są w dół na szerokość 17 mm i tworzą tzw. wargi. Od rozstępu warg (prześwitu) zależy, do jakiego typu szyn nadaje się dany płóz.
3. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane. W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami) a mianowicie:
 - 1) typ PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony – do szyn typu S42, S49, 39, 41,
 - 2) typ PL2 o szerokości 78 mm, malowane na kolor żółty – do szyn typu 8, 15, 40 S60,
 - 3) typ PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy – do szyn typu 8, 15, 40, S42, S49, S60,
4. Malowanie płozów dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek w ich zastosowaniu.
5. Zabrania się stosowania płozów o wymiarach nie przewidzianych dla danego typu szyn.
6. Na bocznicę rodzaje używanych płozów hamulcowych oraz ich ilość i lokalizację (rozmieszczenie na terenie bocznic) należy określić w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
7. 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 odpręgu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby wargę płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
8. Płozów nie wolno wykładać w następujących miejscach:
 - 1) bezpośrednio przed i za złączami szyn; płóz należy zakładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - 2) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płoza i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płóz można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - 3) na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
 - 4) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - 5) tuż przed przejazdami i na przejazdach,
 - 6) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu,

9. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
- 1) nieprzepisowe wymiary,
 - 2) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - 3) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - 4) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - 5) korpus jest złamany lub pęknięty,
 - 6) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - 7) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
 - 8) nity łączące stopkę z podeszwą są obluźowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
10. Podczas pracy płozy należy smarować, przestrzegając następujących zasad:
- 1) smaruje się nasadkę aby spowodować jak najdłuższe obracanie się koła, co powoduje skrócenie drogi hamowania, a manewrowemu oszczędza drogi,
 - 2) spód podeszwy ślizgowej należy lekko smarować podczas upałów ulewnego deszczu, mokrego śniegu oraz przy zardzewiałych główkach szyn; lekkie smarowanie zapewnia równomierne i pewne hamowanie oraz zmniejsza możliwość zacięcia się płoza,
 - 3). zabrania się smarowania podeszwy płoza przy małych opadach deszczu, szronie, gołoledzi, rosie, silnej mgle,
 - 4) nie wolno smarować powierzchni tocznej główki szyny,
 - 5) szyny, na którą nakłada się płóz, nie wolno posypywać piaskiem, natomiast można posypywać piaskiem szynę przeciwną, po której toczy się koło hamowanej osi.
11. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdadne do użytku powinny być ułożone w rejonie manewrowym na przeznaczonym do tego celu stojaku lub ławie, rozmieszczonych w zależności od warunków miejscowych i ustaleń zawartych w regulaminie pracy bocznicy. Płozów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
12. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być odcenowane oraz oznakowane ustalonym skrótem tak, aby ustalone symbole nie powtarzały się w obrębie jednej bocznicy. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoza.
13. Płozów nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
14. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płozów, nie należy ich kłaść na śniegu.
15. Zacięcie się płoza na główce szyny prowadzi z reguły do uszkodzeń ładunku, taboru lub do wykolejenia, przy czym:
- 1) przyczynami zacięcia się płozów mogą być:
 - a) nadmiernie spłaszczone główki szyn – nie obcięte spływy,
 - b) nie podbite i źle utrzymane styki szyn – styki wiszące,

- c) nierówny poziom szyn na stykach,
 - d) niewłaściwe smarowanie płozów lub zanieczyszczenie podeszwy,
 - e) najechanie na płoż z nadmierną prędkością tj. ponad 25 km/h (7 m/sek.),
 - f) użycie płoza nieodpowiedniego dla danego typu szyny,
 - g) wyłożenie płoza tuż przed stykiem szyn,
 - h) najechanie płoza na krzyżownicę rozjazdu lub skrzyżowanie,
 - i) nadmierne boczne zużycie zewnętrznej strony główki szyny skrzydłowej naprzeciw dzioba wyrzutni,
- 2) przyczynami zrzucania płoza z szyny mogą być:
- a) niewłaściwe wymiary płoza dla danego typu szyny,
 - b) niewłaściwe smarowanie płozów,
 - c) nie przyleganie języka podeszwy płoza do szyny (podeszwa skrzywiona, nadmiernie zużyta, pęknięta, język nadłamany, urwany, spłaszczony, zadarty do góry),
 - d) nie przyleganie wargi płoza do wewnętrznej bocznej powierzchni główki szyny,
 - e) niewłaściwe ułożenie płoza na szynie (wyłożenie ukośne do szyny, bezpośrednio za stykiem szyny, nie przyleganie podeszwy płoza do powierzchni ślizgowej główki szyny),
- Płoż, który uległ zacięciu lub zrzuceniu z szyny należy uważać jako uszkodzony, do czasu oględzin przez kierownika manewrów i określenia dalszej przydatności.
16. Po zestawieniu składu manewrowego należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia wszystkich płozów spod wagonów, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych wagonów dla zabezpieczeń składu przed zbiegnięciem.
17. Po ukończeniu manewrów drużyna manewrowa powinna usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym miejscu.

§ 13. Ogólne zasady zestawiania składów na torach zdawczych

1. Składem grupy zdawczej nazywamy razem zestawiony tabor przygotowany do zabrania na torze zdawczym.
2. Skład grupy zdawczej pod względem zestawienia, (za wyjątkiem osygnalizowania) powinien odpowiadać warunkom ustalonym dla pociągów, tj:
 - 1) w składzie powinny znajdować się tylko takie wagony, które odpowiadają warunkom przewozu pod względem bezpieczeństwa,
 - 2) wagony powinny być zdadne do ruchu; wagony uszkodzone mogą być włączane do składów, jeżeli rodzaj uszkodzeń nie zagraża bezpieczeństwu ruchu lub przewożonych towarów,
 - 3) skład powinien być zestawiony, według postanowień zawartych w regulaminie pracy boczniczy kolejowej,

- 4) tabor powinien być przepisowo sprzęgnięty,
- 5) wagony w stanie próżnym powinny być czyste z wyjątkiem wagonów kierowanych do mycia lub dezynfekcji; wagony powinny być pozamykane i odpowiednio okartkowane,
- 6) 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 hakiem zarzutnym,
- 7) wszystkie kłonicie wagonowe powinny znajdować się we właściwych miejscach (gniazdach) należycie zabezpieczone przed wypadnięciem; kłonicie żelazne posiadające łańcuchy powinny być powiązane łańcuchami,
- 8) ładunek na wagonach niekrytych powinien być przepisowo załadowany, właściwie rozmieszczony (równomiernie) i umocowany,
- 9) warunki przewozu towarów niebezpiecznych, ich podział oraz oznaczanie wagonów specjalnymi nalepkami, określa: „Wytyczne postępowania przy przewożeniu kolejną towarów niebezpiecznych”, „Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych” RID oraz Załącznik nr 2 do Umowy SMGS – „Przepisy o przewożeniu towarów niebezpiecznych”

§ 14 Warunki włączania wagonów do grupy zdawczej

1. Do składu grupy zdawczej, nie wolno włączać wagonów z uszkodzeniami lub brakami, mogącymi zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub ładunku.
2. Określenia przydatności wagonu do ruchu dokonują rewidenty wagonów, a tam gdzie ich nie ma – kierownik manewrów.
3. 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 co do przydatności wagonu do ruchu to powinien on zasięgnąć w tym względzie opinii maszynisty, która do czasu szczegółowego zbadania wagonów przez rewidentów wagonów jest obowiązująca.
4. Zabrania się włączania do składu grupy zdawczej wagonów, jeżeli stwierdzono usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu jak np.:
 - 1) obluźowanie obręczy na kole,
 - 1) pęknięcie obręczy, wieńca koła lub tarczy koła,
 - 3) miejscowe wytarcie koła na powierzchni tocznej o długości ponad 60 mm i nalepy o długości ponad 60 mm lub wysokości ponad 1 mm,
 - 4) pęknięcie ostoi, wózka, części zawieszenia, sprężyn nośnych (belki bujaka lub pasów ochronnych, pęknięcie lub ułamanie wideł maźniczych lub zwór), luźne widły maźnic lub z brakiem nitów,
 - 5) złamanie koziółka sprężyny nośnej (resora),
 - 6) przesunięcie sprężyny nośnej (resora) lub pióra resora,
 - 7) pęknięcie lub złamanie głównego pióra sprężyny nośnej,

- 8) nieprawidłowe działanie lub uszkodzenia haka ciągłowego, cięgła, sprzęgu śrubowego,
- 9) złamanie słupka narożnego,
- 10) złamanie lub pęknięcie poduszek pod zbiornikiem cysterny,
- 11) przesunięcie zbiornika cysterny,
- 12) przechylenie pudła wagonowego ponad 75 mm w wagonie towarowym,
- 13) uszkodzenie maźnicy powodujące wyciekanie smaru,
- 14) brak elementu zabezpieczającego zestawu kołowe (w kształcie litery "T") w wózkach typu 25 TN.

Stwierdzenie usterek wymienionych w pkt 3, 12 dokonuje się szacunkowo.

5. Zabrania się włączania do składów grup zdawczych wagonów:

- 1) po wykolejeniu lub znajdujących się 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,
- 2) z nalepkami o treści zakazującej włączenie ich do pociągu,
- 3) załadowanych i zabezpieczonych niezgodnie z przepisami o ładowaniu wagonów towarowych,
- 4) bez oznaczenia daty dokonania rewizji okresowej, z wyjątkiem próbnych i nowych wagonów przesyłanych z wytwórni do stacji przeznaczenia,
- 5) z przekroczonym terminem rewizji okresowej, z wyjątkiem przypadków przewidzianych umowami międzynarodowymi,
- 6) z brakiem lub uszkodzonymi plombami na ładownych wagonach krytych i specjalnych jak również na próżnych cysternach i chłodniach,
- 7) z widocznym brakiem zabezpieczenia przed samoczynnym otwarciem się kłap przy wagonach krytych i cysternach,
- 8) z widocznymi śladami uszkodzenia wagonów ładownych mogących spowodować ubytek lub uszkodzenie przewożonego ładunku,
- 9) z widocznym przesunięciem ładunku na wagonach niekrytych mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu i uszkodzenia ładunku.

§ 15. Rozmieszczanie taboru w składzie grupy zdawczej

1. Składy grupy zdawczej powinny być zestawione zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji.
2. Dwa ostatnie wagony w grupie zdawczej muszą mieć czynny hamulec zespolony, z wyjątkiem przypadku wskazanego w ust. 3. Ponadto ostatni wagon powinien posiadać wspornik do zakładania sygnału końca grupy zdawczej.
3. W grupie zdawczej za ostatnim wagonem z czynnym hamulcem można włączyć bez czynnego hamulca jeden wagon (pojazd) uszkodzony, lecz zdolny 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.

4. Wagony z przesyłkami towarów niebezpiecznych w zestawionej grupie zdawczej, pod względem ich umieszczenia względem lokomotywy, wagonu z ogrzewaniem ogniowym, wagonu z ludźmi, wagonu załadowanego długimi przedmiotami oraz włączenie ich jako ostatnie w składzie manewrowym, nie wymaga stosowania wagonów ochronnych (odległości ochronnej). Odległość ochronną należy zachować podczas wykonywania manewrów z wagonami załadowanymi materiałami lub przedmiotami wybuchowymi.
5. Wagony użyte jako ochronne, a stykające się bezpośrednio z wagonami załadowanymi materiałami, dla których stanowią ochronę, muszą odpowiadać dokładnie takim samym warunkom techniczno-ruchowym jakim odpowiadają wagony ochraniane.
6. Pod pojęciem “ odległości ochronnej” należy rozumieć odległość liczoną od tarczy zderzaka lub ściany kontenera wielkiego i powinna wynosić co najmniej 18 metrów lub odpowiadać 2 wagonom dwuosiowym lub jednemu wagonowi cztero- lub więcej osiowemu.
7. Wszystkie nieuszkodzone hamulce, znajdujące się w składzie na hamulcach zespolonych, powinny być włączone i czynne.
8. Za prawidłowe zestawienie składu grupy zdawczej i jej przygotowanie do przekazania pracownikom przewoźnika, odpowiedzialny jest ustawiacz.
9. Za prawidłowe przygotowanie składu do odjazdu, jak ustalenie masy ogólnej i hamującej, długości składu, przeprowadzenie wymaganej próby hamulca zespolonego, odpowiedzialni są pracownicy przewoźnika kolejowego.

§ 16. Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach

1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
2. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:
 - 1) chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
 - 2) gwizdawkę ustną,
 - 3) hełm (kask) i rękawice ochronne,
 - 4) kamizelkę ostrzegawczą.
3. Kierownik manewrów powinien być ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego.
4. Ilość i rodzaj sprzętu, jaki powinni posiadać pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów, określa regulamin pracy boczniczy kolejowej.

§ 17. Poruszanie się po torach

1. W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
2. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
3. Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.
4. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
5. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
6. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu manewrów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.
7. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ześrodkowanym nastawianiu. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
8. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami, wagami itp. obiektami przylegającymi do tego toru.
9. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
10. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.
11. W razie potrzeby przeniesienia materiałów, przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę oraz odległość przemieszczania nie mogą przekraczać norm określonych odrębnymi przepisami BHP.

§ 18. Jazda na taborze

1. Pracownik jadący na stopniu przetaczanego wagonu powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt wagonu.
2. W czasie, gdy tabor znajduje się w ruchu, zabrania się:
 - 1) wychylać się poza skrajnię taboru,
 - 2) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych.

- 3) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
 - 4) przebywać na stopniach taboru od strony wysokich ramp i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń.
 - 5) przebywać na stopniach taboru w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń, estakad itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika,
 - 6) przebywać na stopniach wejściowych do lokomotyw,
 - 7) zajmować miejsca w wagonie załadowanym towarami niebezpiecznymi,
 - 8) przebywać na zderzakach wagonów, sprzęgach wagonów, ładunkach na wagonach, dachach wagonów.
3. Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu.

§ 19. Postępowanie w razie wydarzeń lub zagrożenia bezpieczeństwa w wykonywaniu pracy manewrowej

1. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu (wykonywania pracy manewrowej) należy zastosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy jest to niemożliwe – do zmniejszenia skutków wypadku.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa pracy manewrowej lub o wypadku kolejowym, powinien zgłosić to niezwłocznie ustawiaczowi bocznicy.
3. Ustawiacz, który otrzymał zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić Kierownika transportu i dyżurnego ruchu stacji obsługującej (zgodnie z postanowieniem regulaminu pracy bocznicy kolejowej), który wstrzymuje lub zatrzymuje ewentualną obsługę bocznicy.
4. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu jazdy manewrowych, należy przedsięwziąć odpowiednie środki w celu usunięcia tej przeszkody, a jeżeli nie jest to możliwe, zagrożone miejsce osłonić sygnałami „Stój”, a w razie potrzeby podawać sygnał „Stój” oraz wezwać pomoc.
5. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego (wykonywania manewrów), może dopiero wtedy opuścić miejsce zagrożenia, gdy wykonał wszystkie czynności zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.
6. W razie zaistnienia wypadku z taborem na torach bocznicy należy niezwłocznie osłonić sygnałami „Stój” tor, na którym powstał wypadek i zgłosić o tym w sposób podany w ust. 2 i 3.
7. Na miejscu wypadku ustawiacz, a gdy go nie ma prowadzący pojazd kolejowy z napędem, powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku (osłonięcie sygnałami, zgłoszenie itp.) oraz zapewniające niesienie pomocy ofiarom wypadku, zabezpieczenie śladów, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku oraz zabezpieczenia mienia kolejowego, zakładu, ładunku, itp.

8. W przypadku niezatrzymania się lokomotywy lub składu manewrowego w miejscu, w którym miał się on zatrzymać, należy sprawdzić stan i działanie hamulców według postanowień określonych w instrukcji trakcyjnej.
9. Jeżeli ustawiacz lub inny pracownik spostrzegł lub dowiedział się, że grupa manewrowa lub wagony bez pozwolenia (uzgodnienia) wyjechały na teren bocznic albo, że zbiegły samoczynnie z miejsca ich pozostawienia, co bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ludzi lub taboru, należy postępować w następujący sposób:
 - 1) zatrzymać grupę manewrową, tabor przy użyciu dostępnych środków,
 - 2) jeżeli jest to możliwe należy podawać sygnały drogowe (sygnały D2 i D3 jeżeli jest to lokomotywa lub lokomotywa z wagonami) i ostrzec pracowników pracujących na tym torze i torach sąsiednich,
 - 3) osłonić przejazdy, usunąć z toru i skrajni sprzęt oraz przybory ładunkowe,
 - 4) powiadomić dyżurnego ruchu stacji obsługującej, jeżeli (skład manewrowy) wagony staczają w kierunku stacji.

§ 20. Wydarzenia i wypadki z ludźmi

1. W przypadku zasłabnięcia lub doznania obrażeń przez osobę znajdującą się na obszarze bocznic pracownik, który to zauważył lub dowiedział się o tym, zobowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby wezwać pomoc lekarską.
2. Po najechaniu na człowieka lub spostrzeżeniu rannego na torze lub w pobliżu toru należy lokomotywę lub skład manewrowy zatrzymać i udzielić rannemu pierwszej pomocy oraz przewieźć go do miejsca, gdzie może być udzielona wymagana pomoc.
3. Po zauważeniu na torze zwłok ludzkich należy:
 - a) zatrzymać lokomotywę, grupę manewrową,
 - b) zanotować szczegóły dotyczące położenia części zwłok,
 - c) w miarę możliwości strzec zwłok oraz zabezpieczyć wszelkie ślady znajdujące się w pobliżu miejsca wypadku, do czasu przybycia policji.
4. W przypadku zabicia człowieka przez tabor należy wstrzymać wszelkie ruchy i o wypadku zgłosić Kierownikowi transportu, o dalszym postępowaniu podejmują uprawnione organa.
5. Szczegółowe postępowanie w przypadku wydarzeń i wypadków z ludźmi regulują odrębne przepisy.

Rozdział 3

Postępowanie w razie zaistnienia zdarzenia kolejowego

§ 1. powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach;

Użytkownik bocznic kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

- 1)** natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
- 2)** zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”;
- 3)** niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, 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;
- 4)** zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
- 5)** w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierowania komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
 - a)** miejsce zdarzenia,
 - b)** informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - c)** rodzaj wagonu i wielkość opakowania,
 - d)** rodzaj uszkodzenia,
 - e)** rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f)** bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - g)** nazwisko i numer telefonu powiadamiającego.

Użytkownik bocznicy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

- 1) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznicy kolejowej;
- 2) Przewodniczącego PKBWK;
- 3) Oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia.

Informację o wykonaniu poszczególnych czynności należy odnotować w prowadzonej dokumentacji.

Użytkownik bocznicy kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty j/w

Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.

Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 3

Zawiadomienie otrzymuje:

- 1) Przewodniczący PKBWK;
- 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”;
- 3) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
 - a) prokuratura rejonowa,
 - b) komenda Policji,
 - c) jednostka Żandarmerii Wojskowej.

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.

Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.

§ 2. Tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej

1. Kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorącej udział w transporcie kolejowym, określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej.
2. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu wskazują spośród osób upoważnionych, o których mowa w ust. 1, kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.

3. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.

Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania. Przewodniczący komisji kolejowej jest pisemnie powoływany spośród członków komisji, o których mowa w ust. 2, przez kierownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury albo użytkownika bocznic kolejowej, biorącej udział w transporcie kolejowym, właściwej dla miejsca wypadku lub incydentu.

Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej, o której mowa w ust. 2.

Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie 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.

O zmianie, o której mowa w ust. 1, informuje się:

- 1) członków komisji kolejowej;
- 2) Prezesa UTK;
- 3) Przewodniczącego PKBWK.

Zmiany w składzie komisji kolejowej dokumentuje się w aktach postępowania.

§ 3. Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową

1. Komisja kolejowa:
 - 1) ustala okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu;
 - 2) określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu;
 - 3) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.
2. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może w szczególności:
 - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydemtem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
 - 2) analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem lub incydemtem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;

- 3) wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
 - 4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
 - 5) wnioskować o wykonanie ekspertyz
 - 6) żądać od związanych z wypadkiem lub incydem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
 - 7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydem – 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 incydu 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. 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, z zastrzeżeniem ust. 2.
 5. Podejmując decyzje, o których mowa w ust. 4, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
 - 1) skutki i okoliczności wypadku lub incydu;
 - 2) opinie członków komisji kolejowej;
 - 3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydu oraz
 - 4) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydu.

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

Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach.

Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.

Po zakończeniu postępowania jego akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.

Z czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 3 i 4, sporządza się protokół.

Osoba wysłuchiwana podpisuje protokół wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.

Komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce wypadku lub incydu w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydu.

W uzasadnionych przypadkach, z zastrzeżeniem o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu może nastąpić na stacji postoju lub stacji docelowej pociągu, komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce wypadku lub incydentu. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej, powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji oraz właściwego dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej.

W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego wypadku lub incydentu oraz o dokonanych ustaleniach.

Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.

Na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu 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 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:
 - 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,
 - d) warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
 - e) stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym 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 bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującego 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;
- 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.
- 15) W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej lub zarządcy infrastruktury wykonującego przewozy technologiczne dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa załącznik nr 4.

Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu, którego wzór określa załącznik nr 5 albo protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe, którego wzór określa załącznik nr 6

W protokołach 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 protokołów oględzin załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.

Zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

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.

W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

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

Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji kolejowej, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej.

Jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, wykonanie ekspertyzy zleca zarządca infrastruktury kolejowej lub użytkownik bocznic kolejowej.

Ekspertyzę wykonują jednostki posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu, w szczególności jednostki notyfikowane i

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) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości;
- 2) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem.

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

Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.

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 pracownik jest zatrudniony, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

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.

Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 7

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 wypadku lub incydentu;
- 2) przyczyny bezpośrednie – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydentu;
- 3) przyczyny pośrednie – pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydentem 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 wypadku lub incydencie.

Po dokonaniu ustaleń przyczyn wypadku, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.

Wraz z wnioskami zapobiegawczymi komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 8 .

Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.

Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa przekazuje:

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

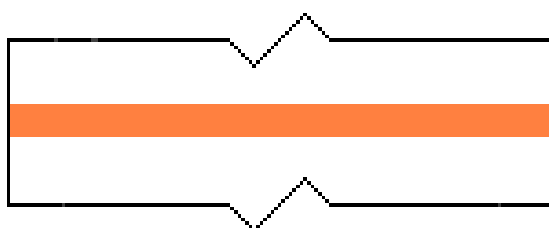
Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.

Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.

W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.

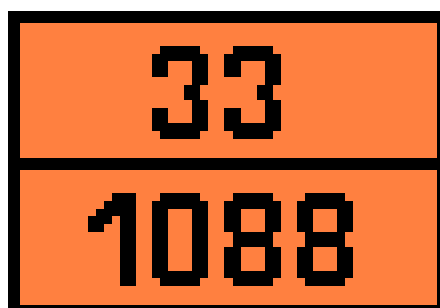
Stale oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach wymagających szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewrów

1. 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.

2. Znak ostrzegawczy na wagonach cysternach do przewozu materiałów niebezpiecznych:



Znak umieszczony na obu ścianach bocznych wagonu cysterny lub kontenera, a także wagonów dużych, kontenerów i małych kontenerów dla towarów przewożonych 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 cyfrze stawia się zero. Cyfry w mianowniku określają nr klasyfikacji handlowej materiału i nie mają znaczenia dla określania stopnia zagrożenia. Ograniczenia podczas manewrów wynikają z treści nalepek ostrzegawczych umieszczonych na wagonie.

3. .Na wagonach i wagonach-cysternach, na kontenerach-cysternach i na prywatnych małych kontenerach załadowanych na wagony mogą być stosowane trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa, odpowiadające dokładnie wzorom nalepek podanym załączniku 2 do niniejszej instrukcji.

Wzory nalepek ostrzegawczych
(odbitki zmniejszone)

1. Niebezpieczeństwo ognia (materiały ciekłe zapalne): Nalepka RID Nr 3

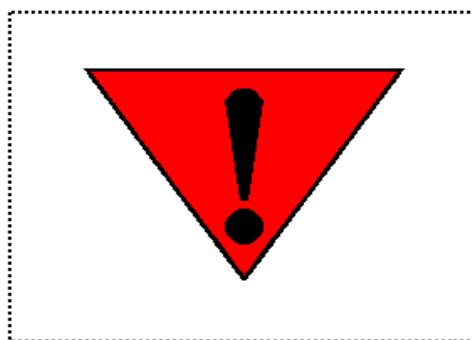


Na wagonie umieszczona jest jedna z powyższych nalepek.

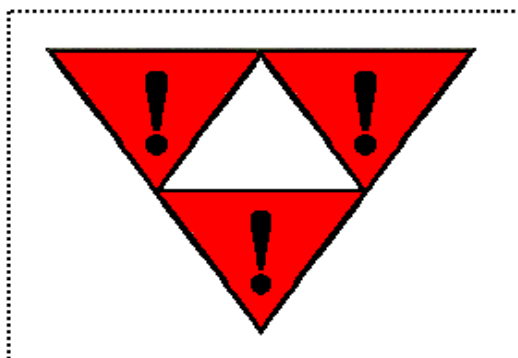
2. Materiały żrące: Nalepka RID Nr 8



3. Ostrożnie przetaczać: Nalepka RID Nr 13

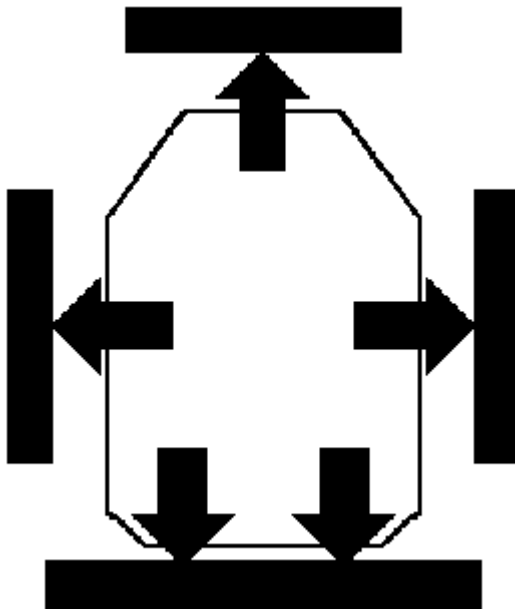


4. Zakaz staczania i odrzutu wagonu: Nalepka RID Nr 15



Rozrząd tylko metodą odstawczą, nie pozwalać najeżdzać, chronić przed najeżdżaniem innych pojazdów.

5. 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. Wagonów oznaczonych taką nalepką nie wolno odrzucać i staczać oraz na tak oznaczony wagon nie wolno odrzucać i staczać innych pojazdów.

Załącznik nr 3

WZÓR ZAWIADOMIENIA O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE
(dane jednostki organizacyjnej) data wysłania
..... do

nr tel.
ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE¹⁾

1Kategoria 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) Niepotrzebne 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 bocznicy, kilometraż, numer toru.
- 4) Należy podać również europejski numer pojazdu (EVN) kolejowego uczestniczącego w zdarzeniu.

WZÓR PROTOKOŁU USTALENIA STANU HAMULCÓW

**PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU NR /
SKŁADZIE MANEWROWYM¹⁾**

sporządzony dnia o godz. na stacji, posterunku odgałęźnym, posterunku odstępowym, km szlaku¹⁾ z powodu niezatrzymania się przed sygnałem „STÓJ” lub w innym miejscu i przejechania na odległość m poza wymagane miejsce zatrzymania.

1. Dane o pociągu lub składzie manewrowym									
Liczba wagonów			Długość w metrach	Liczba osi	Masa brutto (ton)	Masa hamująca			Uwagi
ogółem	próżnych	ładownych				wymagana		rzeczywista	
						%	ton	ton	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

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

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

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Prędkość pociągu (składu manewrowego)	rozkładowa	km/godz.,	z jaką przejechał obok sygnału „STÓJ” lub innego odpowiadającego mu miejsca
	rzeczywista	km/godz.,	

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika	
---	--

Treść protokołu parafuje	przedstawiciel zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej	
	członek komisji kolejowej	

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

WZÓR PROTOKOŁU OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU LUB INCYDENTU

**PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA
WYPADKU / INCYDENTU¹⁾ KOLEJOWEGO²⁾**

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem/
incydentem¹⁾ zaistniałym w dniu
..... o godz. na stacji / szlaku / bocznic¹⁾ w torze
km linii przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko
1.		przewodniczący		
2.		członek		
3.		członek		
4.		członek		

1. Opis miejsca wypadku lub incydentu – usytuowanie, stan urządzeń oraz opis dokumentacji dostępnej na miejscu zdarzenia

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

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

.....
.....

b) na gruncie:

.....
.....

c) urządzeń wewnętrznych (przekątnikownia, siłownia itp.):

.....
.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich:

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

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

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

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

²⁾ Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydentem, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

6. Zapisy w dokumentacji mającej związek ze zdarzeniem (techniczno-ruchowa, pojazdowa itp.):

.....

.....

.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia	zachmurzenie
opady	temperatura
widoczność	słyszalność
inne zjawiska	

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

.....

.....

.....

.....

.....

IV. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a)	pasażerowie				
b)	pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców				
c)	użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść				
d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	inni				

f)	informacje o poszkodowanych:
	
	
	
	

2. Określenie strat i szacunkowej wartości strat z tytułu zdarzenia:

.....

.....

3. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

V. Przeprowadzone badania:

1. Wyniki badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających uczestników zdarzenia:

.....

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

.....

VI. Działania ratownicze: rozpoczęte dnia od godz.
do godz. dnia

z udziałem:

1. zespołu ratownictwa medycznego
2. pogotowia ratownictwa technicznego
3. pogotowia technicznego
4. pogotowia sieciowego
5. pogotowia drogowego
6. jednostek ochrony przeciwpożarowej

VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾:

.....

kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:

.....

VIII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....

.....

.....

IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej:

1. Dalsze postępowanie będzie prowadzone przez komisję kolejową w składzie:

-
-
-
pod przewodnictwem

2. Informacja o materiałach przekazywanych komisji i terminie ich przekazania:

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

X. Praca komisji: od godz. dnia do godz. dnia

XI. Pozostali pracownicy stron wypadku / incydentu¹⁾ obecni na jego miejscu:

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

XII. Wykaz załączników:

.....
.....

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie¹⁾:

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

XV. Zastrzeżenia do protokołu (treść, nazwisko, stanowisko, podpis):

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

WZÓR PROTOKOŁU OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU NA PRZEJEŻDZIE

**PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU¹⁾ NA
PRZEJEŻDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM LUB PRZEJŚCIU²⁾**

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem / incydem¹⁾ na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu¹⁾ kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznicy¹⁾ tor km linii przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko
1.		przewodniczący		
2.		członek		
3.		członek		
4.		członek		

- I. Okoliczności wypadku / incydem¹⁾** (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łączu strażnicowego, stan rogatek, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu):

.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia	opady
temperatura	widoczność
zachmurzenie	słyszalność
inne zjawiska	

III. Skutki:

I. Poszkodowani:

	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a)	pasażerowie				
b)	pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców				

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

²⁾ Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydem, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.

c)	użytkownicy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia				
d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	inni				
f)	informacje o poszkodowanych:				

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych:

.....

3. Uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych:

.....

4. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

IV. Dane o przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu:

1. Kąt skrzyżowania:
2. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony toru:
3. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony drogi:
4. Rodzaj nawierzchni na przejeździe:
5. Rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej:
6. Typ urządzeń ssp:
7. Sygnalizacja świetlna:
8. Sygnalizacja dźwiękowa:
9. Widoczność:

z 5 m	wymagana	rzeczywista
z 10 m	wymagana	rzeczywista
z 20 m	wymagana	rzeczywista
10. Pochylenie toru:
11. Pochylenie drogi:
12. Stan oświetlenia:
13. Data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia oraz informacje na temat ich realizacji:

V. Wyniki badania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej:

.....

VI. Wyniki badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób uczestniczących w wypadku / incydencie¹⁾:

1. Kierowcy pojazdu drogowego:

.....

2. Kierującego pojazdem kolejowym:

.....

3. Pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego:

.....

VII. Szacunkowa wartość strat:

.....

VIII. Akcja ratownicza: trwała od godz. dnia do godz.
..... dnia z udziałem

IX. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾:

.....

kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:

.....

X. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....

.....

XI. Ustalenia odnośnie do dalszej pracy komisji kolejowej:

1. Dalsze postępowanie będzie prowadzone przez komisję kolejową w składzie:

—

—

—

pod przewodnictwem

2. Informacja o materiałach przekazywanych komisji i terminie ich przekazania:

.....

.....

.....

XII. Pozostali pracownicy stron wypadku / incydentu¹⁾ obecni na jego miejscu:

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

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie¹⁾:

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

XV. Zastrzeżenia do protokołu (treść, nazwisko, stanowisko, podpis):

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

KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ ZDARZENIA ORAZ JEJ KATEGORIE

I. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej poważnego wypadku/wypadku oraz jej kategorii

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
6	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	*13
15	Zamach zbrodniczy	*14

1	2	3
16	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
17	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16
18	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
19	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
20	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	*19
21	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatki (kat. C)	*20
22	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	*21
23	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
24	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31

1	2	3
32	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
33	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
34	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	*34
35	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

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

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

Przykład:

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

II. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej incydentu oraz jej kategorii:

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
5	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: – nieosłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, – nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, – nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	C53

1	2	3
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	C54
15	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	C55
16	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57
17	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
18	Najeżdżanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykołowania lub uszkodzonych	C60
19	Zamach zbrodniczy	C61
20	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
23	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	C65
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	C66
25	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
26	Rozzerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
27	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	C69

Dla zakwalifikowania incydentu do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy dokonać kwalifikacji przyczyny oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię literowo-liczbową. Przykład: Dla incydentu kolejowego spowodowanego w wyniku chuligańskiego obrzucenia pociągu kamieniami bez negatywnych konsekwencji – kategoria incydentu – **C64**.

WZÓR PROTOKOŁU USTALEŃ KOŃCOWYCH

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH¹⁾

sporządzony dnia w w związku
 z wypadkiem / incydem²⁾
 kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznicy²⁾
 w torze / rozjeździe²⁾ km linii na obszarze
 zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznicy kolejowej²⁾
 jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznicy kolejowej²⁾ właściwa dla
 miejsca zdarzenia
 przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko
1.		przewodniczący		
2.		członek		
3.		członek		
4.		członek		

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją nr z dnia
 Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania:

1. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

- 1.1.
 1.2.

2. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO:

2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

2.1.1. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:

.....

2.1.2. świadków:

.....

¹⁾ Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydem, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.

²⁾ Niepotrzebne skreślić.

- 2.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:
 - 2.2.1. system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:
.....
 - 2.2.2. tory i rozjazdy na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia:
.....
 - 2.2.3. urządzenia łączności:
.....
 - 2.2.4. pozostałe elementy infrastruktury:
.....
 - 2.2.5. pojazdy kolejowe:
.....
- 2.3. Analiza zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z pojazdów kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunków ruchu):
.....
.....
- 2.4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
 - 2.4.1. środki podjęte przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji:
.....
 - 2.4.2. wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów:
.....
 - 2.4.3. środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia:
.....
- 2.5. Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
 - 2.5.1. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:
.....
 - 2.5.2. stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia:
.....
 - 2.5.3. warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem:
.....
 - 2.5.4. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:
.....
- 2.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:
 - 2.6.1. weryfikacja istnienia odpowiedniej procedury we właściwym systemie zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:
.....
 - 2.6.2. weryfikację praktycznego stosowania odpowiedniej procedury w kontekście zaistniałego zdarzenia:
.....
.....

- 2.6.3. ewentualne spostrzeżenia dotyczące efektywności przepisów prawnych regulujących obszar związany z zaistniałym zdarzeniem:

.....

3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

- 3.1. Odniesienie do wcześniejszych wypadków / incydentów²⁾ zaistniałych w podobnych okolicznościach:

.....
.....

- 3.2. Opis przebiegu wypadku / incydu²⁾ (opis dynamiki wypadku / incydu²⁾, z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ czynnika ludzkiego na przebieg i skutki wypadku / incydu²⁾):

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

- 3.3. Przyczyny wypadku / incydu²⁾:

- 3.3.1. Bezpośrednia:

.....

- 3.3.2. Pierwotna:

.....

- 3.3.3. Pośrednie:

.....

- 3.3.4. Systemowe:

.....

- 3.4. Kategoria wypadku / incydu²⁾:

.....

- 3.5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla przyczyn wypadku / incydu²⁾ lub wniosków zapobiegawczych:

.....

4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

4.1.

4.2.

4.3.

4.4.

5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

	Imię i nazwisko	Data	Podpis
Przewodniczący:			
Członkowie:			
1.			
2.			
3.			
4.			

SKOROWIDZ

zmian i uzupełnień

L.P.	Zmiana wynika z aktu normatywnego		Zmiana obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wnoszącego zmiany
		Rok		
1	2	3	4	5
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				

Uwaga: Przy wnoszeniu zmian do tekstu instrukcji należy wskazywać numer porządkowy wnoszonej zmiany (uzupełnienia).