



**Infra SILESIA
Spółka Akcyjna
W RYBNIKU**

ISr – 34

INSTRUKCJA
o technice pracy manewrowej

Wydanie 3

RYBNIK 2025

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w:

1. Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
2. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji

Niekroć przywołane w treści Instrukcji są przepisy prawne, należy przez to rozumieć najnowszy obowiązujący publikator aktu prawnego.

Właściciel:

Infra SILESIA S.A.

ul. Kłokocińska 51

44-251 Rybnik

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzenie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych całości lub części instrukcji bez pisemnej zgody Infra SILESIA S.A. - są zabronione

Spis treści

CZĘŚĆ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
ROZDZIAŁ 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
§1 Cel i zakres stosowania instrukcji	4
§2 Cel i znaczenie pracy manewrowej	4
§3 Sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	7
§4 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	7
§5 Zależność służbowa, zachowanie się na dyżurze, odpowiedzialność i wyposażenie pracowników przy manewrach.....	9
§6 Zadania i rola dyspozytora lub dyżurnego nadzorczego.....	11
ROZDZIAŁ 2 OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZARUDNIONYCH PRZY MANEWRACH	13
§7 Obowiązki nadzorującego manewry.....	13
§8 Obowiązki kierownika manewrów	14
§9 Obowiązki manewrowego	17
§10 Obowiązki drużyny pojazdu trakcyjnego	20
§11 Środki łączności przy manewrach	20
CZĘŚĆ II POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE.....	22
ROZDZIAŁ 3 WYKONYWANIE PRACY MANEWROWEJ	22
§12 Wykonywanie ruchów manewrowych	22
§13 Odrzucanie i staczanie wagonów.....	30
§14. Przetaczanie wagonów bez użycia pojazdu kolejowego z napędem	32
ROZDZIAŁ 4 ZACHOWANIE OSTROŻNOŚCI PRZY MANEWRACH	34
§15 Ograniczenia przy staczaniu i odrzucaniu wagonów	34
§16 Zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru bez własnego napędu	35
ROZDZIAŁ 5 HAMOWANIE ORAZ SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE TABORU	38
§17 Hamowanie wagonów	38
§18 Sprzęganie i rozprzęganie taboru.....	43
CZĘŚĆ III WYKONYWANIE PRACY MANEWROWEJ MIEJSCOWEJ	44
ROZDZIAŁ 6 ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ MIEJSCOWEJ	44
§19 Dokumenty manewrowe.....	44
§20 Podstawianie wagonów	44
§21 Zabieranie wagonów	45
§22 Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych	46
Załącznik 1 Stałe oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach, manewrowanie którymi wymaga zachowania szczególnej ostrożności.....	48
Załącznik 2 Wzory nalepek ostrzegawczych (zgodnie z cz. V, dział 5.2 RID)	53
Załącznik 3 Dodatkowe wskazówki dla maszynisty dotyczące właściwości zagrożeń od towarów niebezpiecznych według klas i podejmowanych działań w zależności od powstałych okoliczności	63
WYKAZ ZMIAN	66

CZĘŚĆ I
POSTANOWIENIA OGÓLNE
ROZDZIAŁ 1
POSTANOWIENIA OGÓLNE

§1

Cel i zakres stosowania instrukcji

1. „Instrukcja o technice pracy manewrowej” ISr – 34, określa zasady i sposoby wykonywania pracy manewrowej na stacjach i bocznicach będących w zarządzie Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku przy ul. Kłokocińskiej 51.
2. „Instrukcja o technice pracy manewrowej” ISr – 34 zwana w skrócie Instrukcją ISr – 34 ma na celu określenie zasad zapewniających bezpieczeństwo osób, pojazdów kolejowych i przewożonych ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej
3. Postanowienia Instrukcji ISr-34 należy wykorzystać przy opracowywaniu regulaminów technicznych stacji oraz regulaminów pracy bocznic kolejowych.
4. Wszelkie zmiany i uzupełnienia Instrukcji ISr – 34 mogą być dokonywane tylko za zgodą Prezesa Zarządu Infra SILESIA S.A.

§2

Cel i znaczenie pracy manewrowej

1. Proces przewozu przesyłek koleją składa się z następujących czynności:
 - 1) zamawiania wagonów,
 - 2) podstawiania wagonów na punkty ładunkowe,
 - 3) wykonywania czynności załadunkowych,
 - 4) przyjmowania przesyłek do przewozu,
 - 5) zabierania wagonów z punktów ładunkowych na stację,
 - 6) włączania wagonów do pociągów,
 - 7) przewozu załadowanych wagonów do stacji przeznaczenia,
 - 8) wydawania przesyłek,
 - 9) wykonania czynności wyładunkowych.
2. Nieodłączną częścią czynności przewozowych są manewry (praca manewrowa). Przez manewr rozumie się: zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
3. Jazdy taboru kolejowego po torze odgałęziającym bocznicę od posterunku bocznicowego do bocznic i z powrotem z bocznic do posterunku bocznicowego są jazdami manewrowymi.
4. Pod określeniem manewrujący tabor należy rozumieć przetaczany tabor wraz z pojazdem trakcyjnym wykonującym manewry, znajdujący się za lub przed pojazdem trakcyjnym lub

też manewrujący luzem pojazd trakcyjny. Pojazd trakcyjny może się znajdować również pomiędzy przetaczanym taborem, jeżeli tory na bocznicy położone są w poziomie lub na pochyleniu do 2,5 ‰ i nie będzie stosowane odrzucanie.

Do pojazdów trakcyjnych w rozumieniu Instrukcji ISr – 34 zalicza się wszystkie typy lokomotyw, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe z własnym napędem przeznaczonym do ciągnięcia lub popychania wagonów.

5. Pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze.

Tabor dzielimy na zwykły i specjalny. Tabor zwykły stanowią pojazdy kolejowe, przystosowane do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach i przeznaczone do przewożenia osób i rzeczy. Do taboru zwykłego należą pojazdy trakcyjne i tabor wagonowy. Pojazdami trakcyjnymi są:

- wszystkie typy lokomotyw;
- zespoły trakcyjne: elektryczne i spalinowe, składające się z członów -wagonów,
- samodzielne wagony silnikowe elektryczne;
- wagony spalinowe;
- spalinowe autobusy szynowe.

Do taboru wagonowego należą wagony osobowe i towarowe.

Tabor specjalny stanowią pojazdy, których budowa zezwala na kursowanie samodzielne lub w pociągach pod pewnymi warunkami, jak: miejsce ustawienia i prędkość jazdy, a które przeznaczone są do prac budowlano-remontowych, ratunkowych i innych. Są to samobieżne zestawy do utrzymania i napraw nawierzchni i sieci trakcyjnej, dźwigi, pługi odśnieżne, itp. Maszyny torowe z własnym napędem i urządzeniami umożliwiającymi jazdę w składzie pociągu oraz sprzęgalne z taborem wózki motorowe jadące luzem lub w połączeniu. Maksymalna prędkość tego taboru i miejsce jego umieszczenia w składzie pociągu i inne ograniczenia techniczne powinny być wskazane na jego bocznych ścianach.

Do pojazdów pomocniczych należą pojazdy, których budowa nie zezwala na włączanie ich do składu pociągu. Są to: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.

6. Przez używane w instrukcji określenie „odprzęg” należy rozumieć jeden wagon lub grupę wagonów połączonych ze sobą, odczepionych jednorazowo od lokomotywy wykonującej manewry lub od pozostałego przy tej lokomotywie taboru, a następnie odrzuconych.

7. Celem pracy manewrowej jest:

- 1) prowadzenie załadunku wagonów urządzeniami załadunkowymi w czasie ciągłego przemieszczania (podciągania) wagonów oraz rozładunek materiałów sypkich podczas przejazdu składu przez most o specjalnej konstrukcji,
- 2) zestawianie pociągów,
- 3) zmiana ilości wagonów w składach pociągów przechodzących spowodowana zmianą norm obciążenia lub długości składu z uwagi na charakterystykę linii i warunki techniczne stacji na trasie przejazdu pociągu,
- 4) podstawianie wagonów na punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,

- 5) dodawanie do pociągów i wyłączanie z pociągów oddzielnych wagonów lub grup wagonów,
 - 6) przestawianie wagonów, grup wagonów i całych składów pociągowych z jednego toru na drugi, zależnie od potrzeb, specjalizacji i przeznaczenia torów,
 - 7) wybieranie wagonów próżnych o szczególnych parametrach technicznych,
 - 8) podstawianie wagonów do wykonywania czynności dodatkowych, jak: czyszczenia, mycia, odkażania, ważenia, naprawy itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności.
8. Dla wykonywania czynności wymienionych w ust. 7 należy zapewnić:
- 1) mosty rozładunkowe o specjalnej konstrukcji,
 - 2) tory przyjazdowe, odjazdowe, postojowe oraz inne tory boczne,
 - 3) lokomotywy manewrowe lub inne pojazdy trakcyjne oraz środki techniczne do przesuwu taboru, jak przesuwnice wagonowe, kołowroty linowe itp.,
 - 4) środki łączności,
 - 5) urządzenia sygnalizacji,
 - 6) oświetlenie terenu,
 - 7) pomieszczenia i budowle,
 - 8) zespoły pracowników zatrudnionych przy manewrach.
 - 9) posterunki i urządzenia techniczne jak: nastawnie, hamulce torowe, wyrzutnie płozowe oraz przybory (np. płozy hamulcowe, kliny rozruchowe, widły, drągi żelazne itp.).
9. Stacja oraz bocznicą pod względem organizacji pracy manewrowej może być podzielona na rejony i okręgi manewrowe, przy czym:
- 1) przez określenie rejonu manewrowego (rejon pracy manewrowej) należy rozumieć wyodrębniony pod względem organizacyjnym i technologicznym zespół torów, rozjazdów i urządzeń stacyjnych lub bocznicowych służących do wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierownika manewrów przy użyciu jednego pojazdu trakcyjnego lub innego urządzenia technicznego, w tym samym czasie,
 - 2) dwa lub więcej rejonów manewrowych stanowi okręg manewrowy.
10. Stacja pod względem nastawiania dróg przebiegu zarówno dla manewrów jak i pociągów podzielona jest na okręgi nastawcze, przy czym przez okręg nastawczy należy rozumieć stację lub jej część ze znajdującymi się na niej zwrotnicami, wykolejnicami, semaforami, tarczami i innymi urządzeniami sterowania ruchem pociągów i manewrów, które są obsługiwane z jednego pomieszczenia.
- Granice każdego okręgu nastawczego określa Regulamin techniczny stacji, a dla bocznic Regulamin pracy bocznic kolejowej.
11. Podział stacji na rejony i okręgi manewrowe, dozwolone sposoby manewrowania oraz szczególne postanowienia dotyczące prowadzenia manewrów na stacji powinny być wskazane w Regulaminie technicznym stacji.
12. Podział bocznic na rejony i okręgi manewrowe powinien być wskazany w Regulaminie

pracy boczniczy kolejowej.

13. Organizację pracy manewrowej na stacji powinien zawierać Regulamin techniczny stacji.
14. Organizację pracy manewrowej na boczniczy powinien zawierać Regulamin pracy boczniczy kolejowej.

§3

Sposoby wykonywania pracy manewrowej

1. Na stacjach i bocznicach będących w zarządzie Infra SILESIA S.A. prace manewrowe wykonywane są w następujący sposób:
 - 1) odstawianie, przetaczanie odpręgów pojazdem trakcyjnym,
 - 2) odrzucanie pojedyncze i seryjne odpręgów za pomocą lokomotywy pchającej,
 - 3) staczanie odpręgów przy pomocy siły ciężkości (tory położone na spadku),
 - 4) przetaczanie ciągnikiem drogowym, przy pomocy kołowrotu linowego, przesuwnicy wagonowej lub innego urządzenia technicznego przeznaczonego do przemieszczania taboru,
 - 5) (uchylony)
2. Zabrania się wykonywania manewrów innymi sposobami niż podane w ust. 1.
3. 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 technicznym stacji oraz Regulaminie pracy boczniczy kolejowej.

§4

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego dalej **kierownikiem manewrów**.
2. Kierownikiem manewrów może być:
 - 1) (uchylony),
 - 2) ustawiacz,
 - 3) kierownik pociągu,
 - 4) dyżurny ruchu, nastawniczy (zwrotniczy) przy niepilotowanych jazdach pojazdów trakcyjnych luzem w granicach własnego okręgu nastawczego, jazdy manewrowe pojazdów pomocniczych, taboru specjalnego, pojazdu trakcyjnego ciągnącego nie więcej niż 4 wagony towarowe, przejazd składów manewrowych z torów przyjazdowych do innego rejonu boczniczy mogą odbywać się bez pilotowania przez drużynę manewrową. Jazda manewrowa pojazdu trakcyjnego pchającego 2 wagony towarowe może się odbywać bez pilotowania, jeżeli drużyna lokomotywowa jest dwuosobowa. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie należy ująć w Regulaminie techniczny lub Regulaminie pracy boczniczy kolejowej.
 - 5) inny pracownik posiadający kwalifikacje wymagane do wykonywania czynności

ustawiacza lub kierownika pociągu.

3. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonywać żadnych ruchów manewrowych.
4. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie.
5. Kierownik manewrów wykonuje manewry sam albo z pomocą przydzielonych mu pracowników.
6. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za bezpieczne, celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej.
7. Kierownikowi manewrów może być przydzielona do wykonywania pracy manewrowej potrzebna ilość:
 - 1) manewrowych,
 - 2) innych pracowników posiadających kwalifikacje wymagane do wykonywania czynności manewrowego np: pomocnik maszynisty, maszynista itp.Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności może wykonywać również czynności manewrowego.
8. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i z jednego lub więcej pracowników, o których mowa w ust. 7 nazywa się drużyną manewrową.

Postanowienia Instrukcji manewrowej ISr - 34 dotyczące drużyn manewrowych obowiązują również innych pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu czynności związanych z manewrami.
9. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje pracę manewrową bez udziału manewrowego lub innego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje to nie wolno wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
10. Kierownik manewrów lub na jego każdorazowe polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - 1) z czynnym hamulcem zespolonym:
 - a) przestawiać próżne składy pasażerskie, wagony spalinowe zajęte przez podróżnych powinny być w czasie przestawiania ich na tory odjazdowe lub w celu zmiany kierunku jazdy prowadzone przez maszynistę patrząc w kierunku jazdy z przedniej kabiny,
 - b) wyciągać bez zmiany kierunku jazdy składy pociągów towarowych z torów przyjazdowych na tory wyciągowe, z torów kierunkowych na tory odjazdowe, itp.,
 - c) przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 30 wagonów dwuosioowych (1 wagon 4-osioowy należy traktować jak 2 wagony 2-osioowe),
 - d) w przypadku przestawiania składów pociągowych lub manewrowych na sygnały manewrowe podawane na sygnalizatorach, gdy lokomotywa manewrowa i pracownik przestawiający skład posiada sprawny radiotelefon - można przestawiać w/w składy bez ograniczeń długości;

- 2) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 4 wagony 2-osiowe,
 - 3) przemieszczać wagony w obrębie podciągarki wagonów w ilości określonej w regulaminie technicznym. Podstawianie pod perony próżnych składów pociągów pasażerskich, prowadzonych z przedniej kabiny patrząc w kierunku jazdy, może odbywać się bez pilotowania.
11. Maszynista manewrującego pojazdu trakcyjnego powinien wiedzieć, który pracownik jest kierownikiem manewrów. Gdy kierownictwo manewrów ma objąć inny uprawniony pracownik lub gdy wykonanie pewnych ruchów manewrowych kierownik manewrów chce polecić innemu uprawnionemu pracownikowi, to powinien on o tym uprzedzić maszynistę lokomotywy, który będzie wykonywał pracę manewrową.
12. Do wykonywania pracy manewrowej jak również do hamowania odpręgów płożami nie wolno zatrudniać:
- 1) kobiet,
 - 2) osób poniżej 18 lat (młodocianych),
 - 3) pracowników nieposiadających odpowiedniej kategorii zdrowia i uprawnień.

§5

Zależność służbowa, zachowanie się na dyżurze, odpowiedzialność i wyposażenie pracowników przy manewrach

1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach ponoszą osobistą odpowiedzialność służbową (niezależnie od odpowiedzialności sądowej) za naruszenie obowiązków służbowych przez czyn, zaniechanie lub zaniedbanie w zakresie powierzonych im czynności.
2. Pracownicy drużyny manewrowej w czasie wykonywania swej pracy podlegają bezpośrednio kierownikowi manewrów.
3. Polecenia innych zwierzchników dotyczące wykonywania pracy manewrowej mogą być dawane manewrowym wyłącznie za pośrednictwem kierownika manewrów.
4. Na stacji lub bocznicy, na której jest kilka rejonów manewrowych, pracę tych rejonów może nadzorować dyżurny ruchu nadzorczy.
5. Kierownik manewrów powinien wykonywać polecenia nadzorującego manewry w zakresie wykonywania pracy manewrowej i innych związanych z nią czynności.
6. Każdy pracownik zatrudniony przy wykonywaniu pracy manewrowej powinien wykonywać polecenia bezpośredniego zwierzchnika służbowego, dotyczące jego czynności służbowych, jeżeli polecenia te nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu i ludzi. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za wydane polecenie, natomiast wykonawca za jego terminowe wykonanie oraz za sposób wykonania.
7. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni, każdy w swoim zakresie pracy, ochraniać mienie pracodawcy (użytkownika bocznicy), jak również mienie powierzone.
8. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach obowiązani są przy wykonywaniu swych czynności służbowych nosić przepisową odzież ochronną i przybory sygnałowe.
9. Używanie w czasie dyżuru alkoholu, środków odurzających lub zgłaszanie się na dyżur po

użyciu alkoholu lub środków odurzających jest zabronione.

10. Pracowników, u których można zauważyć niewłaściwe zachowanie się, zapach alkoholu, użycie środków odurzających itp., nie wolno dopuszczać do wykonywania obowiązków, a ujawnionych w czasie pełnienia dyżuru w stanie świadczącym o użyciu środków odurzających należy niezwłocznie odsuwać od wykonywania czynności i zgłaszać zwierzchnikowi w celu dalszego postępowania i pociągnięcia winnego do odpowiedzialności.
11. Pracownicy drużyny manewrowej powinni w czasie pracy przestrzegać postanowień niniejszej Instrukcji, zwracać uwagę na bezpieczeństwo własne, współpracowników, osób postronnych oraz chronić tabor i ładunek przed uszkodzeniem.
12. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach nie powinni pozwalać osobom postronnym i nieupoważnionym, na przebywanie na torach bocznic i w pomieszczeniach służbowych.
13. Zabrania się pracownikom zatrudnionym przy manewrach przerywania i opuszczania pracy przed przybyciem zmiany jak również oddalania się od miejsca pracy bez zezwolenia pracownika dozoru lub zastępującego go pracownika.
14. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:
 - 1) chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej właściwie oświetloną latarkę sygnałową,
 - 2) gwizdawkę ustną,
 - 3) kredę do znaczenia wagonów,
 - 4) hełm, rękawice i obuwie ochronne oraz kamizelkę ostrzegawczą.Regulamin techniczny, Regulamin pracy bocznic kolejowej określa, którzy pracownicy manewrowi i jaki sprzęt powinni posiadać w czasie wykonywania pracy.
15. Kierownik manewrów powinien mieć przy sobie notatnik i ołówek do zapisywania potrzebnych danych dotyczących wykonywania czynności, zauważonych nieprawidłowości spostrzeżeń i uwag. Ponadto powinien posiadać Rozkład jazdy pociągów.
16. Każdy pracownik drużyny manewrowej powinien otrzymać do osobistego użytku:
 - 1) Instrukcję sygnalizacji ISe – I.
 - 2) Instrukcję ISr - 34.
17. Praca manewrowa powinna być wykonywana zgodnie z postanowieniami właściwych dla stacji i bocznic Regulaminów.
18. Trudności w stosowaniu postanowień właściwego Regulaminu kierownik manewrów powinien zgłosić natychmiast osobie odpowiedzialnej za zarządzanie bezpieczeństwem.
19. W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa, a w szczególności przestrzegać następujących postanowień:
 - 1) przed przejściem przez tory należy sprawdzić czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadłe do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn,
 - 2) nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu pociągów, jeżeli odległość między osiami sąsiednich torów jest mniejsza niż 5 m,

- 3) nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach taboru kolejowego. Nie wolno przebywać na zderzakach wagonów, sprzęgach pojazdów kolejowych, ładunkach na wagonach, dachach wagonów podczas ruchu taboru,
 - 4) przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z budek hamulcowych, 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 10m od ostatniego pojazdu kolejowego,
 - 5) nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym pociągiem lub manewrującym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub manewrującym taborem,
 - 6) zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu,
 - 7) należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie wolno stawiać stopy na główkach szyn jak i pomiędzy iglicą, a opornicą,
 - 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 dokonanych robotach jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.,
 - 10) jeżeli tabor znajduje się na torze, nad którym zawieszona jest sieć trakcyjna nie wolno wchodzić ani przebywać na dachach wagonów, zbiornikach cystern, kontenerach i pojazdach, a także na przewożonych na wagonach odkrytych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa od 1 m licząc od podłogi wagonu. Nie wolno również przebywać na pomostach budek hamulcowych, o ile pomost budki jest wyniesiony wyżej od 1 m od poziomu podłogi wagonu. Zabrania się dotykania przewodów wysokiego napięcia (trakcyjnych) tak bezpośrednio jak i pośrednio jak również zbliżania na odległość mniejszą niż 1,5 m jakiegokolwiek części ciała, strumienia wody, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów nieprzystosowanych do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia. Nie wolno także wchodzić na konstrukcje wsporcze (słupy), na których zawieszone są przewody trakcyjnej sieci jezdnej,
 - 11) pracownicy drużyn manewrowych powinni stale podnosić swoje kwalifikacje oraz uczęszczać na pouczenia okresowe,
 - 12) o każdej przeszkodzie w stawieniu się na dyżur z powodu choroby lub innej ważnej przyczyny, pracownik zatrudniony przy manewrach powinien niezwłocznie powiadomić dozór, aby można było na czas wezwać zastępcę.
20. Wszelkie zarządzenia dotyczące obowiązków i pracy drużyny manewrowej powinny być w zasadzie podawane do wiadomości pracownikom przed objęciem dyżuru.

§6

Zadania i rola dyspozytora lub dyżurnego nadzorczego

1. Dyspozytor lub dyżurny ruchu nadzorczy organizuje oraz koordynuje przebieg całokształtu pracy związanej z ruchem pociągów i manewrami na stacji.
2. W zakresie wykonywania na stacji pracy manewrowej, dyspozytor spełnia następujące

zadania:

- 1) koordynuje pracę poszczególnych rejonów manewrowych,
 - 2) ustala i wyznacza kolejność przygotowania do rozrządu składów pociągowych, a następnie kolejność samego rozrządu,
 - 3) w przypadkach zakłóceń w pracy wyznacza kolejność zestawienia składów pociągów,
 - 4) nadzoruje prawidłowość obsługi bocznic i punktów ładunkowych obsługi stacji,
 - 5) nadzoruje terminowość pracy manewrowej przy zestawieniu pociągów i dba o należyte wykorzystanie pociągów towarowych pod względem obciążenia i ilości osi.
3. Dyspozytor, dyżurny ruchu nadzorczy jest uprawniony do wydawania poleceń służbowych pracownikom infrastruktury, trakcji, sekcji taboru oraz biorącym udział w pracy eksploatacyjnej stacji, w zakresie czynności związanych z rozrządzaniem, zestawianiem i wyprawianiem pociągów, gospodarką wagonową, obsługą punktów ładunkowych itp.

ROZDZIAŁ 2

OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZARUDNIONYCH PRZY MANEWRACH

§7

Obowiązki nadzorującego manewry

1. Pracownik nadzorujący manewry obejmując dyżur powinien się przekonać:
 - 1) jakie prace zostały wykonane, a jakie jeszcze należy wykonać,
 - 2) czy drużyny manewrowe są w pełnym składzie i pełnej gotowości do pracy,
 - 3) czy lokomotywy wykonujące manewry są w pracy, czy pracują w wyznaczonym rejonie manewrowym i jaki jest ich stan wyposażenia,
 - 4) czy wagony towarowe nie są przetrzymywane ponad czas określony w planach,
 - 5) czy pracownicy obsługujący urządzenia nastawcze i hamujące są na swych posterunkach,
 - 6) czy urządzenia hamujące, nastawcze i urządzenia łączności w rejonach manewrowych działają sprawnie,
 - 7) czy płozy są na właściwych miejscach w dobrym stanie i odpowiedniej ilości,
 - 8) czy tabor znajduje się w granicach ukresów, czy wagony są sprzęgnięte i należyście zabezpieczone przed zbiegnięciem, czy nie ma taboru uszkodzonego lub wykolejonego,
 - 9) czy w okresie zimowym materiały i urządzenia przeznaczone do akcji odśnieżnej znajdują się na miejscu ich użytkowania w dostatecznej ilości, a w szczególności:
 - a) piasek, do posypywania ścieżek i dróg w rejonach manewrowych, schodów zewnętrznych itp.,
 - b) sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać lub na których nie może tworzyć się lód; nie wolno posypywać przedmiotów metalowych,
 - c) specjalny smar do płożów,
 - d) łopaty, miotły, szczotki stalowe, skrobaczki, drągi,
 - e) piecyki, aparaty i pochodnie do podgrzewania i odmrażania zwrotnic, płożów itp. z odpowiednim zapasem paliwa,
 - f) rurki do przedłużania rączek sprzęgu śrubowego.
2. Zauważone nieprawidłowości należy usuwać we własnym zakresie, a jeżeli wykonać tego nie można należy niezwłocznie powiadomić o tym bezpośredniego przełożonego lub zastępującego go pracownika.
3. W celu uniknięcia zaskoczenia przez nagłe wystąpienie trudności zimowych, nadzorujący manewry powinien się interesować stanem i prognozami pogody i niezwłocznie powiadomić personel manewrowy o przewidywanych opadach i zamieciach śnieżnych jak również o przewidywanych większych spadkach temperatury, dla umożliwienia stopniowego przejścia na ustalony sposób pracy w czasie występowania tych trudności.
4. Gdyby trudności w pracy wywołane warunkami zimowymi wystąpiły bez uprzedniej zapowiedzi zmian warunków atmosferycznych należy samorzutnie przystąpić do akcji usuwania tych trudności w celu umożliwienia normalnego toku pracy manewrowej. W przypadku niemożności utrzymania normalnego toku pracy należy niezwłocznie

powiadomić osoby wskazane w Regulaminie technicznym, Regulaminie pracy bocznicy kolejowej do prowadzenia walki ze śniegiem i mrozem w celu uzyskania pomocy.

5. W przypadku zatrudnienia w rejonach manewrowych do odśnieżania torów i rozjazdów grup pracowników powyżej 2 ludzi należy sprawdzić, czy został wyznaczony nad nimi nadzór.
6. W czasie mrozów nie należy dopuszczać do zbyt długich postojów składów po ich przyjeździe, gdyż powoduje to gęstnienie smarów, wskutek czego wzrastają opory ruchu i wagony toczą się bardzo wolno.
7. W czasie wykonywania manewrów, nadzorujący manewry powinien tak regulować pracę podległych mu rejonów manewrowych, ażeby nie dopuścić do tworzenia się zatorów, opóźnień oraz zbędnych postojów lokomotyw manewrowych. Powinien on regulować pracę lokomotyw zatrudnionych w poszczególnych rejonach manewrowych redukując zbędne lokomotywy, rozdzielając odpowiednio pracą i organizując pomoc dla przeciążonych rejonów.
8. W czasie manewrów nadzorujący manewry powinien sprawdzić:
 - 1) czy praca manewrowa odbywa się normalnie,
 - 2) czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach są na swych posterunkach i należycie wykonują swe czynności,
 - 3) czy rozrządzanie i zestawianie pociągów, podstawianie i zabieranie składów pociągowych, obsługa punktów ładunkowych oraz inne prace związane z manewrami wykonywane są sprawnie i we właściwych terminach,
 - 4) czy praca manewrowa wykonywana jest zgodnie z wydanymi poleceniami oraz czy przy wykonywaniu pracy są przestrzegane postanowienia niniejszej Instrukcji oraz Regulaminów. W razie zauważenia uchybień nadzorujący manewry powinien je niezwłocznie usunąć.
9. Nadzorujący manewry ponosi odpowiedzialność za sprawne i zgodne z obowiązującymi przepisami i niniejszą Instrukcją wykonywanie pracy manewrowej przez podległy mu personel.
10. Pracownikiem nadzorującym manewry na stacji jest osoba wskazana w Regulaminie technicznym, a na bocznicy jest osoba wskazana w Regulaminie pracy bocznicy kolejowej. W Regulaminie należy podać stanowisko w/w osoby lub osób, jeżeli posiadają takie uprawnienia.

§8

Obowiązki kierownika manewrów

1. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.

W przypadkach wyjątkowych mogą być użyte (do przestawiania ciężkiego składu) dwie lokomotywy.

Jeżeli tego rodzaju organizacja pracy nosi charakter stały powinno to być wskazane w Regulaminie technicznym lub Regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

2. Przed przystąpieniem do pracy kierownik manewrów powinien:

- 1) zgłosić się u nadzorującego manewry,
 - 2) przyjąć dyżur od poprzednika i stwierdzić jakie prace nie zostały wykonane przez zmianę poprzednią,
 - 3) zapoznać się u nadzorującego manewry z operatywnym planem pracy manewrowej,
 - 4) sprawdzić czy drużyna manewrowa i lokomotywowa znajduje się w komplecie, czy drużyna manewrowa jest przepisowo ubrana i pracownicy posiadają przepisowe przybory sygnałowe, czy lokomotywa w porze ciemnej jest właściwie osygnalizowana oraz czy stan pracowników nie budzi obaw, co do ich pełnej sprawności psychofizycznej do pracy, obejść cały rejon manewrowy i sprawdzić, które tory są wolne, czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu, czy stojące wagony nie wystają poza ukresy i są zabezpieczone przed zbiegnięciem, jak również czy na torach znajdują się wagony wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - 5) sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, i łączności oraz radiołączności używanych przy manewrach, stan oświetlenia,
 - 6) sprawdzić czy w rejonie nie ma wagonów przetrzymanych ponad czas ustalony planem obsługi, czy znajdują się wagony z pilnym ładunkiem, czy nie ma wykolejonego lub uszkodzonego taboru i ładunku albo innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ludzi i taboru,
 - 7) na dużych stacjach, bocznicach sprawdzanie rejonu manewrowego może być powierzone manewrowym wyznaczonym imiennie przez kierownika manewrów, któremu zgłaszają oni wynik dokonanego sprawdzenia,
 - 8) przed rozpoczęciem manewrów kierownik manewrów powinien zapoznać z planem pracy maszynistę lokomotywy manewrowej, pracowników swojej drużyny i pracowników obsługujących urządzenia nastawcze i hamujące oraz upewnić się czy nie ma jakichkolwiek przeszkód do uruchomienia taboru.
3. W czasie wykonywania pracy do obowiązków kierownika manewrów należy:
- 1) dbanie o przestrzeganie postanowień obowiązujących, Instrukcji oraz Regulaminów,
 - 2) kierowanie rozrządem i zestawieniem pociągów,
 - 3) dokonywanie obsług punktów ładunkowych i bocznic a tam, gdzie nie ma pracowników wykonujących czynności handlowo - przewozowe także przyjmowanie i zdawanie wagonów,
 - 4) podawanie w sposób zrozumiały drużynie lokomotywowej sygnałów manewrowych,
 - 5) wyznaczanie manewrowych do:
 - a) obsadzania hamulców ręcznych,
 - b) hamowania odpręgów przy prowadzeniu manewrów odrzutem,
 - c) rozłączania odpręgów za pomocą drążka,
 - d) obsługi zwrotnic i wykolejnic, jeżeli zgodnie z Regulaminem czynności te należą do obowiązków drużyny manewrowej,
 - 6) ścisła współpraca z pracownikami zatrudnionymi przy przygotowywaniu drogi przebiegu dla manewrów,

- 7) niezwłoczne wykonywanie poleceń zwrotniczych lub nastawniczych w zakresie przerywania pracy manewrowej lub zwolnienia toru,
 - 8) w razie wypadku podczas manewrów kierownik manewrów powinien o tym natychmiast zgłosić nadzorującemu manewry, podając jednocześnie krótkie wyjaśnienie rozmiarów wypadku, jego przyczyny itp. a do czasu przybycia komisji, powinien wstrzymać wykonywaną pracę i nie dopuścić do zatarcia śladów wypadku. Wznowienie pracy manewrowej może nastąpić tylko na zarządzenie przewodniczącego komisji ustalającej przyczyny wypadku, a w wyjątkowych przypadkach na polecenie wydane przez nadzorującego manewry.
4. W okresie zimy kierownik manewrów oprócz wykonywania normalnych czynności powinien sprawdzić czy w rejonie manewrowym:
- 1) miejsca śliskie zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo przy manewrach oraz czy nie ma innych przeszkód do bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - 2) zwrotnice oraz inne urządzenia działają prawidłowo,
 - 3) pracownicy zatrudnieni przy usuwaniu przeszkód zimowych wykonują pracę pod nadzorem,
 - 4) płozy hamulcowe zostały oczyszczone ze śniegu i lodu,
 - 5) sygnały na urządzeniach stałych i wskaźniki są widoczne dla pracowników zatrudnionych przy manewrach.
5. W czasie mrozów, aby zmniejszyć opór wagonów wskazane jest przed rozpoczęciem rozrządu przejechać ze składem kilkaset metrów. Składy manewrowe należy pozostawić na torach w stanie ściśniętych sprężyn zderzakowych, to jest przed odjazdem lokomotywy pociągowej zahamować ostatni ręczny hamulec, ścisnąć skład, a następnie zahamować hamulcem ręcznym najbliższy wagon od lokomotywy.
6. Przy stosowaniu odrzutów w czasie mrozu należy w razie potrzeby zmniejszyć długość i masę składu branego do rozrządu.
7. Jeżeli na główkach szyn znajduje się warstwa śniegu lub lodu, należy przed rozpoczęciem staczania lub odrzucania przejechać po tych torach lokomotywą w celu utorowania drogi dla odprzegów.
8. Do obsługi bocznicy i torów, w których zwrotnice nastawia drużyna manewrowa, należy zabierać ze sobą przybory do usuwania śniegu i lodu.
9. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić, czy wagony znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone od zbiegnięcia.
10. Przy przekazywaniu dyżuru następnej zmianie należy ją powiadomić o aktualnej sytuacji, jakie polecenia nie zostały jeszcze wykonane i jakie są aktualne trudności w wykonywaniu pracy manewrowej.
11. Jeżeli do nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej przydzielono kierującemu manewrami praktykantów, **to nie wolno ich wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy**. Wszystkie czynności, jakich praktykant ma się nauczyć powinny mu być uprzednio pokazane i zwrócona uwaga na grożące niebezpieczeństwo w przypadku niestosowania się do udzielonych wskazówek. Wykonywanie przez praktykanta poszczególnych czynności

może się odbywać tylko pod bezpośrednim i stałym nadzorem wyznaczonego doświadczonego pracownika drużyny manewrowej.

12. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za prawidłowe zgodne z niniejszą Instrukcją i postanowieniami Regulaminu technicznego, Regulaminu pracy boczniczy kolejowej wykonywanie pracy manewrowej przez podległą mu drużynę manewrową.
13. W zależności od warunków miejscowych, atmosferycznych i sytuacji wagonowej na stacji lub boczniczy, kierownik manewrów powinien stosować odpowiednie sposoby pracy, umożliwiające osiągnięcie jak najlepszej sprawności i wydajności pracy manewrowej.
14. Wszelkie sposoby i usprawnienia w pracy manewrowej nie powinny w niczym naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu i pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa osobistego zatrudnionych pracowników i osób postronnych.

§9

Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:
 - 1) rozprzęganie i sprzęganie taboru,
 - 2) przestawianie zwrotnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - 3) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - 4) hamowanie taboru manewrowego,
 - 5) zabezpieczanie wagonów od zbiegnięcia,
 - 6) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone mu przez kierownika manewrów.
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
 - 1) zgłosić się do kierownika manewrów, przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi,
 - 2) obejść wyznaczone mu przez kierownika manewrów tory i sprawdzić:
 - a) które tory są wolne,
 - b) jaki jest stan zapelnienia każdego toru,
 - c) czy wagony są podopychane i połączone sprzęgami,
 - d) czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - e) czy pod kołami wagonów nie ma płóz, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,
 - f) czy na torach znajduje się tabor wykolejony lub uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem jak również wagony wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - g) czy płozy, kliny i inne przybory służące do zabezpieczenia taboru od zbiegnięcia, znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
 - h) czy tabor nie wystaje poza ukresy torów,
 - i) czy przejazdy kolejowo - drogowe są wolne od taboru,

j) (uchylony)

k) czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ludzi i taboru.

Stan taboru na torach oraz zauważone niewłaściwości lub przeszkody manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów niezwłocznie po ukończeniu sprawdzenia.

3. W czasie wykonywania pracy, manewrowi powinni znajdować się po tej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się kierownik manewrów, tak, aby go zawsze mogli widzieć i byli również przez niego widziani.
4. W rejonach manewrowych, w których zgodnie z Regulaminem technicznym stacji lub Regulaminem pracy bocznicy kolejowej obsługa zwrotnic należy do manewrowych, zwrotnice takie są oznaczone dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi.
5. O wszelkich usterkach stwierdzonych w czasie nastawiania zwrotnic manewrowy powinien niezwłocznie powiadomić kierownika manewrów.
6. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługiwał.
7. Pracownicy drużyny manewrowej wyznaczeni przez kierownika manewrów do obsługi zwrotnic, po właściwym nastawieniu zwrotnic powinni dać sygnał „Do mnie” lub „Ode mnie”. Po ukończeniu manewrów pracownicy drużyny manewrowej wyznaczeni do przekładania zwrotnic powinni nastawić wszystkie zwrotnice i wykolejnice w położenie zasadnicze ustalone Regulaminem technicznym stacji lub Regulaminem pracy bocznicy kolejowej.
8. W czasie dokonywania sprawdzania w torze położenia rozjazdu należy zachować szczególną ostrożność i sprawdzać wzrokiem, czy nie zbliża się tabor manewrowy.
9. Przy przestawianiu zwrotnicy (wykolejnicy) pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica (wykolejnica) i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.
10. Manewrowi powinni zwracać uwagę czy zwrotnice (zaopatrzone we wskaźniki) dla przetaczanego, odrzucanego lub spychanego taboru są właściwie nastawione i czy tabor skierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.
11. Manewrowy powinien dawać sygnały manewrowe samodzielnie w następujących przypadkach:
 - 1) przy dojeżdżaniu do wagonów, które manewrowy ma połączyć,
 - 2) jeżeli manewr wykonuje jednoosobowo na polecenie kierownika manewrów,
 - 3) w celu wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
12. Manewrowym nie wolno oddalać się z wyznaczonego stanowiska pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.
13. Kierownik manewrów może wyznaczyć manewrowego do wykonywania czynności przygotowawczych związanych z rozrządem składu manewrowego jak:
 - 1) rozłączanie odpręgów,
 - 2) obsada hamulca ręcznego.
14. Kierownik manewrami przy ustalaniu wielkości odpręgu powinien stosować się do

postanowień Regulaminu technicznego stacji lub Regulaminu pracy bocznicy kolejowej. Jeżeli kierujący manewrami z uwagi na rodzaj ładunku lub długość odprzęgu wyznacza do obsługi hamulec ręczny to powinien uprzednio sprawdzić, czy wyznaczony hamulec ręczny jest czynny i należyście hamuje. Poszczególne odpręgi należy wyznaczać na tory relacyjne zgodnie z ustalonym w Regulaminie przeznaczeniem torów. Wyznaczanie odpręgów na inne tory dopuszczalne jest wyłącznie na każdorazowe polecenie kierownika manewrów.

15. Rozłączanie odpręgów odbywa się na podstawie wskazań kierownika manewrów. Kolejność czynności przy rozłączaniu odpręgów powinna być następująca:
 - 1) przed rozkręceniem sprzęgu śrubowego należy zamknąć kurki przewodu hamulcowego, a po rozłączeniu sprzęgów hamulcowych założyć każdy z nich na wspornik u wagonu,
 - 2) sprzęgi śrubowe należy rozkręcać w taki sposób, aby można je było dźwignią bez trudu zrzucić z haka, a jednocześnie po ich zrzuceniu nie zwisały się one niżej jak 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego),
 - 3) w przypadku trudności w rozkręcaniu sprzęgów należy używać przygotowanej do tego celu rurki dla przedłużenia ramienia siły,
 - 4) w przypadku niemożności poluzowania sprzęgów śrubowych należy powiadomić rewidenta taboru lub bezpośredniego przełożonego,
 - 5) w okresie zimowym w przypadku zamarznięcia sprzęgu śrubowego powinien on być podgrzany przez pracownika drużyny manewrowej lub rewidenta taboru.
 - 6) do podgrzania sprzęgów używa się lampy lutowniczej lub pochodni. Wyjątek stanowią wagony z ładunkiem, przy którym obowiązuje zakaz zbliżania się z otwartym ogniem,
 - 7) pracownik wyznaczony do rozłączania odpręgów powinien ponadto zwracać uwagę, czy:
 - a) odpręgi nie są zahamowane hamulcem ręcznym lub zespolonym,
 - b) z taboru lub ładunku nie wystają poza skrajnię taboru przedmioty mogące zagrażać bezpieczeństwu zatrudnionych przy manewrach pracowników,
 - c) przy wychodzeniu pomiędzy wagonów nie zbliża się po torze sąsiednim pociąg lub manewrujący tabor.
16. Do rozłączania odpręgów używa się dźwigni. Dźwignię należy założyć w taki sposób, aby po oparciu jego środkowej części o trzon zderzaka i wywarciu siły skierowanej do dołu, na trzymaną w rękach część dźwigni można było zrzucić sprzęg z haka.
17. Przy rozłączeniu odpręgów za pomocą dźwigni, manewrowy powinien mieć dźwignię przed sobą i być zwrócony twarzą w kierunku posuwania się taboru.
18. Długość dźwigni nie powinna wynosić więcej niż 230 cm, dźwignię zaś nie powinien wystawać więcej niż 30 cm poza krawędź pudła wagonowego.
19. Dźwignię może być używany do rozłączania odpręgów tylko w miejscach, w których w pobliżu nie ma przeszkód, jak słupy, latarnie, zwrotnice, rampy, budki itp., o które można zaczepić dźwignię. Przy mijaniu takiej przeszkody należy dźwignię wsuwać głębiej między wagony, a po minięciu przeszkody wyciągnąć go i używać do dalszej pracy.
20. Przed przekazaniem dyżuru manewrowy powinien:
 - 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,

- 2) zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem,
- 3) nieużyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem płozy hamulcowe złożyć w przewidzianym na ten cel miejscu. Płozy uszkodzone, należy gromadzić do czasu ich usunięcia w osobno wyznaczonym Regulaminem technicznym stacji, Regulaminem pracy boczniczy kolejowej miejscu,
- 4) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki wagonu.

§10

Obowiązki drużyny pojazdu trakcyjnego

1. Drużyna trakcyjna wykonująca manewry powinna:
 - 1) uważnie obserwować sygnały i ściśle się do nich stosować,
 - 2) uważnie obserwować, czy zwrotnice, wykolejnice są należycie ustawione,
 - 3) obserwować, czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, części infrastruktury kolejowej pozostawione na torze, obniżenie lub oberwanie sieci trakcyjnej itp.),
 - 4) obserwować rozstawienie taboru, znajdowanie się jego w granicach ukresów oraz jego ruch na sąsiednich torach,
 - 5) znać kierownika manewrów i wykonywać jego polecenia w zakresie manewrów, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej Instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu pracy manewrowej i ludzi.
2. Podczas manewrowania drużyna trakcyjna powinna się znajdować w pełnym składzie na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być dozorowany przynajmniej przez jednego pracownika spośród drużyny trakcyjnej.
3. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę (spalinową) po uprzednim zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez niepowołane do tego osoby.
4. Polecenie nakazujące zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
5. Podczas wykonywania manewrów na torach podkoparkowych bez obsady drużyny manewrowej dokonywać osygnalizowania składu manewrowego zgodnie z postanowieniami Instrukcji o sygnalizacji ISe - 1.

§11

Środki łączności przy manewrach

1. Do wzajemnego porozumiewania się pracowników zatrudnionych przy manewrach, w zakresie wykonywania ruchów manewrowych służą odpowiednie sygnały ustalone w Instrukcji sygnalizacji ISe - 1.
2. Stosowane przy manewrach sygnały powinny ściśle odpowiadać ustaleniom zawartym w Instrukcji sygnalizacji ISe - 1.
3. Wszyscy zatrudnieni przy manewrach pracownicy powinni dobrze znać i umieć stosować używane przy manewrach sygnały.
4. Wszyscy pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów powinni stosować się ściśle do poleceń wydawanych przy pomocy sygnałów, jeżeli to w wyraźny sposób nie zagraża bezpieczeństwu ruchu, pracy manewrowej lub ludzi.

5. Polecenia dotyczące wykonywania ruchów manewrowych, jak również inne polecenia związane z wykonywaniem pracy manewrowej, oprócz zastosowania odpowiednich sygnałów przewidzianych Instrukcją ISe – 1, mogą być wydawane przez kierownika manewrów również za pomocą urządzeń łączności takich jak:
 - 1) łączność telefoniczna,
 - 2) łączność megafonowa,
 - 3) radiotelefon.
6. Polecenia wydawane przez kierownika manewrów powinny być jasne i wyraźne, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnej wątpliwości.
7. Wszelkie usterki w urządzeniach łączności, kierownik manewrów powinien natychmiast zgłaszać nadzorującemu manewry.
8. Dla sprawnego kierowania pracą manewrową kierownik manewrów powinien posiadać odpowiednią (w zależności od warunków miejscowych) bezpośrednią łączność, a mianowicie:
 - 1) przy zastosowaniu łączności telefonicznej - z kierującym manewrami w sąsiednim bezpośrednio przylegającym rejonie manewrowym, z dyżurnym ruchu, nastawniczym (zwrotniczym) przygotowującym drogi przebiegów dla manewrów zarówno we własnym rejonie manewrowym jak i sąsiednim, z dyspozytorem,
 - 2) przy zastosowaniu łączności megafonowej - zasięgiem megafonów powinny być objęte grupy przyjazdowe, tory wyciągowe oraz rejony zestawiania, z możliwością obejmowania zasięgiem megafonu jednocześnie wszystkich jak również tylko wybranych rejonów,
 - 3) przy zastosowaniu radiotelefonu - z dyżurnym nadzorczym, starszym ustawiaczem, drużyną trakcyjną, drużyną manewrową, dyżurnym ruchu i nastawniczym (zwrotniczym) przygotowującym drogi przebiegu dla manewrów.
9. W zależności od warunków miejscowych oraz istniejących urządzeń łączności, Regulamin techniczny stacji, Regulamin pracy boczniczy kolejowej powinien określać, jaki rodzaj łączności i w jakim zakresie powinien być stosowany przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz jaka dokumentacja i przez kogo powinna być prowadzona przy eksploatacji wyżej wymienionych urządzeń podczas manewrów.

CZĘŚĆ II
POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE
ROZDZIAŁ 3
WYKONYWANIE PRACY MANEWROWEJ

§12
Wykonywanie ruchów manewrowych

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. W czasie manewrowania na torze głównym, mającym pochylenie większe niż 2,5 ‰, pojazd trakcyjny powinien znajdować się od strony spadku. Jeżeli jest to niemożliwe szybkość manewrów należy zmniejszyć do 15 km/h, a na każde 10 przetaczanych wagonów powinien znajdować się 1 wagon z czynnym hamulcem, przy czym pierwszy wagon z czynnym (obsługiwanym) hamulcem powinien znajdować się od strony spadku. Na torach z pochyleniem większym niż 2,5 ‰, lub gdy spadek taki przylega bezpośrednio do miejsca wykonywania manewrów, należy zachować środki ostrożności przewidziane Regulaminem technicznym stacji, Regulaminem pracy bocznic kolejowej.
2. Przed rozpoczęciem manewrowania kierownik manewrów powinien sprawdzić, czy na torach, na których będą wykonywane ruchy manewrowe tabor znajduje się w granicach ukresów oraz czy drużyna trakcyjna i manewrowa znajdują się w pełnym składzie. Wagony z przekroczoną skrajnią ładunkową powinny być odsunięte od ukresów na właściwą odległość zabezpieczającą tabor od starcia w ukresie.
3. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą. Grupy wagonów lub pojedyncze wagony należy odpręgać bezpośrednio przed odrzuceniem lub odstawianiem.
4. W czasie jazdy wagony popychane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym.
5. Przed manewrowaniem należy tabor odhamować oraz usunąć spod kół taboru kliny względnie płozy hamulcowe.
6. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej, kierownik manewrów obowiązany jest poinformować pracowników wykonujących manewry (drużynę trakcyjną, manewrową, dyżurnego ruchu, nastawniczego, zwrotniczego) o planie i sposobie wykonania zamierzonej pracy.
7. Drogi przebiegu dla manewrów nastawia na żądanie kierownika manewrów dyżurny ruchu, nastawniczy lub zwrotniczy odnośnego okręgu nastawczego lub manewrowy.

Za skutki wynikłe z przestawienia zwrotnicy o scentralizowanym nastawianiu (nie posiadającej izolacji torowej), której obsługujący nie może widzieć z miejsca obsługi, odpowiedzialność ponosi pracownik żądający przestawienia tej zwrotnicy.

Drogi przebiegu dla jazd niepilotowanych pojazdów trakcyjnych nastawia na żądanie prowadzącego pojazd.
8. Przy przygotowaniu drogi dla manewrów należy zwrotnice i wykolejnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalszej od przetaczanego taboru patrząc w kierunku zamierzonej jazdy. Nie dotyczy to:

- 1) przebiegowego nastawiania (przy urządzeniach przekaźnikowych) zwrotnic,
- 2) nastawiania zwrotnic w czasie staczania i odrzucania odpręgów.

9. Nie wolno przestawiać zwrotnic i wykolejnic:

- 1) pod taborem, a także bezpośrednio przed taborem, gdy istnieje niebezpieczeństwo najechania na nie w chwili przestawiania,
 - 2) w całym okręgu nastawczym, w czasie wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów na drodze przebiegu niezabezpieczonej co najmniej drążkiem przebiegowym, albo gdy przetacza się wagony z pracownikami, wyjątki można dopuścić Regulaminem technicznym, Regulaminem pracy bocznicy kolejowej.
10. Jeżeli tabor wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, zabrania się cofania taboru. Po stwierdzeniu, że nie ma widocznych uszkodzeń na częściach rozjazdu, przez które ma przejechać tabor, należy tabor ten usunąć ze zwrotnicy ruchem manewrowym wykonanym w kierunku z ostrza zwrotnicy. Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, gdy obsługujący ją pracownik lub pracownik utrzymania stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy.
11. Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego.
12. Jeżeli jazda manewrowa (ruch manewrowy) ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego, bez wjeżdżania w sąsiedni okręg nastawczy, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów powinien uzyskać na to zgodę od kierownika manewrów w rejonie, w którym ma się odbywać ruch manewrowy.
13. Jeżeli ruch manewrowy ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego z wjazdem w sąsiedni okręg nastawczy, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów, który chce ten ruch wykonać, powinien po porozumieniu się z kierownikiem manewrów w tym rejonie uzyskać także zgodę od pracownika nastawiającego drogi przebiegu dla manewrów w rejonie, do którego ma się odbyć ruch manewrowy. Zgodę tę kierownik manewrów może uzyskać również za pośrednictwem dyżurnego ruchu, nastawniczego (zwrotniczego) własnego okręgu nastawczego.

Wyrażona zgoda ważna jest na jazdę aż do:

- 1) najbliższego urządzenia sygnałowego sąsiedniego rejonu ważnego dla tej jazdy manewrowej,
- 2) jeżeli brak jest takiego urządzenia - to do najbliższej zwrotnicy, wykolejnicy lub do ukresu najbliższego rozjazdu lub skrzyżowania w sąsiednim okręgu nastawczym.

Dalsza jazda może się odbywać na zasadach wskazanych w ust. 15.

14. Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma się odbyć ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonane bez uzgodnienia do najbliższego urządzenia sygnałowego ważnego dla tych jazd manewrowych. Jeżeli takiego urządzenia nie ma - to do ukresu najbliższej zwrotnicy lub skrzyżowania torów. Manewry należy prowadzić z ostrożnością, a szybkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany. Dalsza jazda może się odbywać po uzyskaniu zgody pracownika

nastawiającego drogi przebiegu w tym okręgu nastawczym,

15. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po nastawieniu drogi przebiegu dla manewru dyżurny ruchu, nastawniczy (zwrotniczy) daje pozwolenie na tę jazdę za pomocą sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” lub „Jazda dozwolona” na tarczy manewrowej lub zaporowej, a jeżeli nie ma urządzenia sygnałowego, wówczas pozwolenie to daje pracownik obsługujący zwrotnice za pomocą ręcznych sygnałów Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”. Pozwolenie może być dane również za pomocą urządzeń łączności.
16. Sygnał „Stój” na semaforze, ważny jest także dla manewrów. Sygnał zezwalający na semaforze jak również wyświetlony sygnał zastępczy „Sz” oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.
17. Manewrujący tabor może minąć sygnał „Stój” (Sr 1, S 1) na semaforze nieoznaczonym białą tabliczką z czarną literą „m”:
 - 1) gdy podany zostanie sygnał „Jazda dozwolona” (Z 2) lub sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” (M 2, Ms 2) na urządzeniu sygnałowym stojącym przed semaforem,
 - 2) gdy nie ma oddzielnego urządzenia sygnałowego, a pracownik obsługujący wymieniony semafor da, za pomocą sygnału „Do mnie” (Rm 1) lub „Ode mnie” (Rm 2) lub za pomocą urządzeń łączności, pozwolenie na minięcie sygnału „Stój” (Sr 1, S 1).
18. W razie uszkodzenia i niemożności podania sygnału Ms 2 na semaforze oznaczonym białą tabliczką z czarną literą „m” manewrujący tabor może przejechać poza ten semafor, gdy obsługujący go pracownik osobiście lub za pośrednictwem nastawniczego (zwrotniczego) swego posterunku nastawczego da kierownikowi manewrów, a dla jazdy niepilotowanej pojazdu trakcyjnego maszyniście, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności pozwolenie na minięcie sygnału „Stój” (S 1), a ponadto poda sygnał „Do mnie” (Rm 1) lub „Ode mnie” (Rm 2).
19. W razie uszkodzenia i niemożności podania na tarczy zaporowej sygnału „Jazda dozwolona” (Z 2) wolno przejechać poza tą tarczę, gdy dyżurny ruchu dysponujący osobiście lub za pośrednictwem nastawniczego (zwrotniczego) swego lub innego posterunku nastawczego - ustnie lub za pomocą urządzeń łączności da kierownikowi manewrów, a dla niepilotowanego pojazdu trakcyjnego - maszyniście, zezwolenie na minięcie sygnału „Stój” (Z 1) na tarczy zaporowej, a ponadto poda sygnał „Do mnie” (Rm 1) względnie „Ode mnie” (Rm 2).
20. W razie uszkodzenia i niemożności podania na tarczy manewrowej sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” (M 2, Ms 2), manewrujący tabor może przejechać poza tę tarczę, gdy obsługujący tę tarczę pracownik da kierownikowi manewrów, a dla jazdy niepilotowanego pojazdu trakcyjnego - maszyniście ustnie lub za pomocą środków łączności pozwolenie na minięcie sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” (M I, Ms 1), a ponadto poda sygnał „Do mnie” (Rm 1) lub „Ode mnie” (Rm 2).
21. O otrzymaniu pozwolenia ustnego lub za pomocą środków łączności (ust. 18, 19 i 20) kierownik manewrów powinien powiadomić maszynistę.
22. Gdyby odebranie sygnału „Do mnie” lub „Ode mnie” było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni sygnału Rm I lub Rm 2, sygnał ten można zastąpić słowami „Jechać w kierunku...” przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.

23. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie. Po minięciu tarczy przez tabor manewrujący powinna ona być nastawiona na sygnał zabraniający wykonywania manewrów. Lokomotywy przepuszczane jednocześnie na ten sam sygnał na tarczy powinny być sprzęgnięte.
24. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonywać żadnego ruchu manewrowego. Wyjątek stanowią przypadki:
- 1) gdy na polecenie ustawiacza manewrowy wykonuje pewne czynności manewrowe sam, wówczas bez polecenia tego manewrowego nie wolno wykonać ruchu manewrowego;
 - 2) gdy pojazd trakcyjny nie jest pilotowany przez manewrowego, wówczas zezwolenie dyżurnego ruchu, nastawniczego(zwrotniczego) jest równocześnie poleceniem na wykonanie manewru.
25. Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się czy pracownik obsługujący zwrotnice dał pozwolenie na jazdę manewrową i czy nie ma przeszkód dla uruchomienia taboru (płozy pod kołami, zahamowane wagony, tabor poza ukresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.). Usunięcie płóz spod kół wagonów jak i odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie ukresu kierownik manewrów może zlecić manewrowym, którzy wykonanie polecenia powinni zgłosić w sposób uprzednio ustalony. Jeżeli zwrotnice w przebiegu manewrowym nie są zamykane, wówczas kierownik manewrów przed podaniem polecenia na wykonanie ruchu manewrowego powinien sprawdzić także, czy droga przebiegu nastawiona jest prawidłowo - co powinno być podane w Regulaminie pracy bocznic kolejowej.

Polecenie wykonania ruchu manewrowego kierownik manewrów daje w sposób wskazany w niniejszej Instrukcji. Jeżeli drużyna pojazdu trakcyjnego nie widzi sygnału podawanego przez kierownika manewrów, wówczas sygnały podawane przez niego, manewrowi powinni powtarzać maszyniście, o czym kierownik manewrów powinien maszynistę uprzednio powiadomić.

W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazać maszyniście sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, dopuszcza się na warunkach określonych w Regulaminie technicznym stacji, Regulaminie pracy bocznic kolejowej, możliwość przekazania maszyniście polecenia radiotelefonem. Polecenie nakazujące zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane, bez względu na to, kto je wydał.

26. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się stanowisko maszynisty. Jeżeli skład manewrowy znajduje się w łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku. Jeżeli sygnały manewrowe dawane są wyjątkowo po stronie pomocnika maszynisty, to powinien on natychmiast powiadomić maszynistę o podawanych sygnałach.

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 lub przed nim powinien znajdować się pracownik, który powinien

obserwować drogę przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast podawać sygnał „Stój”.

W porze ciemnej pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy. Przy dojeżdżaniu w porze ciemnej do stojącego taboru w celu połączenia przy czole stojącego taboru powinien znajdować się pracownik i oświetlać latarką stojący tabor. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania łączenia oraz ubezpieczenia pracownika zatrudnionego przy łączeniu wagonów. Pracownik jadący na przetaczanym wagonie powinien stać na stopniu wagonu zwrócony twarzą w kierunku jazdy, trzymając się ręką za uchwyt wagonu.

27. Zabrania się w czasie jazdy na taborze:

- a) wychylania się poza skrajnię taboru,
- b) przebywania na pochwach zderzaków, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytów lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
- c) przebywania na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
- d) przebywania na stopniach taboru od strony wysokich ramp i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń,
- e) przebywania na stopniach taboru w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń itp., gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika,
- f) przebywania na stopniach wejściowych do lokomotyw,
- g) wyskakiwania i wskakiwania na stopnie taboru z wysokich ramp i innych urządzeń.

28. W czasie złych warunków atmosferycznych, w razie braku należytej widoczności oraz podczas przejazdu przez przejścia, przy peronach osobowych lub przez miejsca, gdzie pracują robotnicy itp., należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany przed przeszkodą.

29. Manewry przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście mogą odbywać się tylko po zamknięciu rogatek. Jeżeli przejazd kolejowo-drogowy lub przejście nie są chronione rogatekami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h;
- 2) zbliżając się do przejazdu, maszynista powinien podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy;
- 3) w razie pchania taboru kolejowego manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
- 4) w przypadku dłuższego manewrowania przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym lub ruch pieszemu, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu pojazdów uprzywilejowanych.
- 5) w razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, w zależności od warunków miejscowych, należy podać w Regulaminie technicznym stacji, Regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

30. Manewry na torach głównych mogą się odbywać tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu dysponującego.

Polecenie przerywania manewrów i opróżnienie toru wydane przez dyżurnego ruchu dysponującego lub w jego zastępstwie przez nastawniczego (zwrotniczego) powinno być niezwłocznie wykonane. Obowiązują przy tym następujące zasady:

- 1) manewry na torach łączących się z torem, po którym odbywa się wjazd, wyjazd lub przejazd pociągów dozwolone są tylko wtedy, gdy droga przebiegu pociągu zabezpieczona jest zwrotnicami ochronnymi, wykolejnicami, lub sygnałami zabraniającymi jazd manewrowych, znajdującymi się w odległości nie mniejszej niż 15 m przed miejscem niebezpiecznym dla pociągu. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie powinien zawierać Regulamin techniczny stacji,
- 2) wyjazd manewrującego taboru na szlak poza wyznaczone granice (stacji lub poza wskaźnik) jest dozwolony tylko po otrzymaniu zezwolenia dyżurnego ruchu, z określeniem kilometra na szlaku, do którego może dojechać tabor, czasu powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd. W przypadku wyjazdu na tor lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) lub na tor, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy oraz na tor szlaku jednotorowego, dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia obowiązany jest wyjazd taki uzgodnić z sąsiednim posterunkiem; zezwoleniem na wykonanie manewrów jest w tym przypadku jest rozkaz pisemny „S”, a ponadto sygnał zezwalający na wykonanie manewrów lub zezwolenie przekazane za pomocą urządzeń łączności.

W rozkazie pisemnym zezwalającym na wykonanie manewrów poza granicę przetaczania, można zezwolić na wielokrotne jazdy w ustalonym przez dyżurnego ruchu czasie.

Dopuszcza się jazdy manewrowe za uprzednio wyprawionym pociągiem, pod warunkiem spełnienia wymogów jak wyżej. Jazdy takie mogą odbywać się wyłącznie przy dobrej widoczności, przy zachowaniu odległości minimum 500m, prędkość jazdy manewrowej należy regulować tak, aby nie nastąpiło najechanie na tył pociągu w przypadku jego nieprzewidzianego zatrzymania. Dozwolony przez dyżurnego ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym jak również czas pobytu składu manewrowego na torze głównym musi być ściśle przestrzegany, o ile pracy nie zakończono wcześniej lub dyżurny ruchu nie zarządził wcześniejszego przerywania manewrów i opróżnienia toru.

Jazda manewrowa na tor szlakowy powinna się odbywać tylko na odległość niezbędną dla wykonania manewrów, nie dalej jednak niż do granicy najbliższego posterunku odstępowego lub semafora odstępowego blokady samoczynnej (wieloodstępowej).

31. Przy manewrowaniu wagonami zajętymi przez ludzi kierujący manewrami powinien uprzedzić ludzi znajdujących się w wagonach, dopilnować pozamykania drzwi w wagonach osobowych lub zabezpieczenia od samoczynnego zamknięcia się drzwi w wagonach towarowych przez założenie haków, a manewry wykonywać ze szczególną ostrożnością unikając gwałtownych zmian prędkości.
32. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania taboru poza ukresami torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w Regulaminie pracy bocznicy kolejowej.
33. W czasie wykonywania manewrów pojazdem trakcyjnym długość składu manewrowego może wynosić:

Na pochyleniu	Bez obsługiwanych hamulców wagonowych	Jeżeli liczba wagonów przekracza wielkość podaną w kolumnie 2, to powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozpoczęte
Na poziomie i pochyleniu do 1 ‰	20 wag.	20 wag.
Od 1 - 2,5 ‰	15 wag.	15 wag.
Od 2,5 - 5 ‰	12 wag.	12 wag.
Od 5 - 8 ‰	10 wag.	10 wag.
Od 8- 10 ‰	5 wag.	5 wag.
Powyżej 10 ‰	3 wag.	3 wag.

34. 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 techniczny stacji, Regulamin pracy bocznicy kolejowej z uwagi na warunki miejscowe nie wprowadza w tym zakresie ograniczeń. Przy manewrach wagonem silnikowym lub elektrowozem maszynista powinien zająć czołową kabinę sterowniczą.

35. Jeżeli długość składu manewrowego wynosi więcej niż dozwolona liczba wagonów bez czynnych hamulców wagonowych i ma on być hamowany hamulcem zespolonym wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców według zasad obowiązujących przy pociągach.

Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany ręcznie należy obsadzić przede wszystkim w miarę możliwości hamulce wagonów ładownych. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych. Wagony z uszkodzonym lub nieczynnym hamulcem powinny być oznaczone odpowiednią nalepką. Jeżeli przed ładownymi wagonami z ławami pokrętnymi połączonymi ze sobą rozwarą lub samym ładunkiem znajdują się inne wagony, to popychanie takiej grupy jest zabronione. Wagony załadowane w ten sposób należy dostawiać oddzielnie z dużą ostrożnością.

36. Manewry należy wykonać z prędkością bezpieczną, z zachowaniem należytej ostrożności tak, aby nie ucierpieли ludzie i tabor, a ładunek nie uległ uszkodzeniu lub przesunięciu.

Prędkość jazd manewrowych nie powinna być większa niż 25 km/h z wyjątkiem następujących przypadków:

- 1) jeżeli pojazd trakcyjny jadący luzem lub ciągnący tabor jedzie po wolnym torze, o czym powiadomiono maszynistę, dopuszcza się prędkość jazdy 40 km/h, z wyjątkiem jazdy po rozjazdach,
- 2) przy jeździe przez przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia niestrzeżone prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/h,
- 3) jeżeli Regulamin techniczny stacji lub Regulamin pracy bocznicy kolejowej przewiduje ograniczenia prędkości przy manewrowaniu np. z towarami niebezpiecznymi, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężką, to prędkość jazd manewrowych dostosowuje się do tych ograniczeń;
- 4) przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez

pracownika, w przypadku gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie prędkość jazdy manewrowych nie powinna przekraczać 5 km/h;

- 5) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub manewrującego taboru do stojących wagonów w celu sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia prędkość jazdy manewrowych nie powinna przekraczać 3 km/h,
- 6) odrzuconym i stoczonym wagonom należy nadać taką prędkość i tak ją regulować, aby odpręg dojechał i zatrzymał się przed taborem stojącym na tym torze lub przed kozłem oporowym, a następnie został dosunięty; w czasie manewrów odrzucane i staczane odpręgi mogą dojeżdżać do stojącego taboru z prędkością nie większą niż 3,6 km/h, a na zautomatyzowanych górkach rozrządowych wyposażonych w urządzenia docelowego hamowania wagonów - z prędkością do 5,4 km/h (nie dotyczy taboru, który należy przetaczać szczególnie ostrożnie).
- 7) prędkość pchania składu na grzbiecie góry rozrządowej, o ile Regulamin nie stanowi inaczej, nie powinna przekraczać:
 - 3 km/h – na sygnał „Pchać powoli”
 - 5 km/h – na sygnał „Pchać z umiarkowaną prędkością”

Odstępy pomiędzy odpręgami odrzucanymi lub staczanymi należy tak regulować, aby możliwe było bezpieczne przestawienie zwrotnic pomiędzy odpręgami i aby nie dopuścić do starcia taboru w ukresie. Przed i za odpręgiem, w którym znajdują się wagony wymagające szczególnie ostrożnego przetaczania odstęp powinien być odpowiednio większy.

W czasie złych warunków atmosferycznych (burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujące pojazdy kolejowe mogły być zatrzymane natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

37. W pobliżu wagonów z materiałami wybuchowymi i łatwo zapalnymi nie wolno palić tytoniu, rozpalać ognia, ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym płomieniem, światłem karbidowym, naftowym i innym wytwarzającym ciepło.
38. Przed rozpoczęciem manewrowania z ładunkiem wybuchowym i łatwo zapalnym 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 nic się nie rozsypuje lub nie wycieka.O manewrowaniu z ładunkiem wybuchowym, łatwo zapalnym lub innym niebezpiecznym, kierujący manewrami powinien uprzedzić drużynę lokomotywową i manewrowych wykonujących manewry z tym ładunkiem
39. Przy wagonach z ładunkiem wybuchowym lub łatwo zapalnym zabrania się podgrzewania zamrażniętych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
40. Manewrowanie taborem uszkodzonym, zagrażającym wykolejeniem dozwolone jest jedynie przy udziale rewidenta taboru, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.
41. Za wagony zagrażające wykolejeniem uważa się takie wagony, na których rewident taboru

umieścić nalepki określające niezdatność wagonu do biegu na własnych kołach, a także wagony niezaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne jest uszkodzenie części biegowych wagonu mogące spowodować wykolejenie (uszkodzenie, oberwanie maźnicy, wideł maźniczych, układu hamulcowego, odpadnięcie lub poważne uszkodzenie zderzaków itp.). Nalepki powinny być nakładane z obu stron wagonu, na bocznych ścianach. Nalepki powinny być wypełnione czytelnie, zaopatrzone w stempel miejsca wystawienia, datę, numer i serię wagonu, charakter uszkodzenia i podpis.

Jeżeli na nalepce zostały napisane uwagi odnoszące się do sposobu postępowania z wagonem uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien się do nich zastosować.

42. Zabrania się zdejmowania przez pracowników drużyny manewrowej nalepek umieszczonych przez rewidenta taboru.

§13

Odrzucanie i staczanie wagonów

1. Nie wolno odrzucać ani staczać grupy wagonów, w której wagony lekkie (próżne) znajdują się przed wagonami ciężkimi, jeżeli grupa ta ma być hamowana płozami hamulcowymi.

W tym przypadku należy wagony lżejsze odrzucić lub stoczyć oddzielnie.

2. Nie wolno odrzucać ani staczać taboru:

- 1) w kierunku drogi przebiegu przygotowanej dla pociągu, jeżeli istnieje możliwość wtoczenia się na nią odprzęgu (brak zwrotnicy ochronnej lub wykolejnicy),
- 2) na tory, na których pracują ludzie (przy naprawie taboru, toru, czynnościach ładunkowych itp.),
- 3) na tory mające spadek większy niż 2,5 ‰ lub wzniesienie większe niż 3,5 ‰. Na torach bocznych odrzuty można wykonywać na pochyleniach do 3,5 ‰; staczanie wagonów na tory przeznaczone do rozrządu, które mają spadek większy niż 2,5 ‰, może się odbywać tylko na podstawie zezwolenia Zarządcy infrastruktury, po ustaleniu sposobu zabezpieczenia wagonów od zbiegnięcia,
- 4) na żeberka o długości poniżej 100 m; w wyjątkowych przypadkach Zarządca infrastruktury może na to pozwolić,
- 5) na tory naprawcze,
- 6) na tory prowadzące na przesuwnice, wagi pomostowe z przerwany torem albo na tory prowadzące do budynków lub w kierunku bram, jak również przez niezabezpieczone przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia dla pieszych (rogatkami lub przez pracownika). Odrzucanie i staczanie poszczególnych odpręgów powinno odbywać się z taką szybkością, aby możliwe było bezpieczne przestawianie zwrotnic pomiędzy biegnącymi odpręgami i aby nie dopuścić do starcia taboru w ukresie.
- 7) z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne i próżnymi nieoczyszczonymi po tych towarach.

3. Przed rozpoczęciem staczania lub stosowania odrzutów należy rozkręcać sprzęgi pomiędzy poszczególnymi odpręgami, które mają być stoczone lub odrzucone, rozłączyć sprzęgi hamulcowe i zawiesić je na wsporniki. Przy rozrządzaniu składów sposobem odrzutowym stosuje się odrzuty pojedyncze lub seryjne, w zależności od potrzeby, możliwości i

miejscowych warunków.

Wyciągany do rozrządu przy stosowaniu odrzutów skład manewrowy nie powinien przekraczać 3 wagonów, a przy staczaniu 2 wagonów ładownych lub 3 wagonów próżnych, dotyczy to wagonów:

- a) próżnych osobowych, pocztowych, bagażowych, sypialnych, restauracyjnych,
- b) niekrytych załadowanych pojazdami, okrągłakami lub innymi łatwo staczającymi się przedmiotami,
- c) z ławami pokrętnymi, połączone samym ładunkiem lub rozworą albo wagonem pośrednim,
- d) (uchylony)
- e) zawierające zwłoki,

Wyżej wymienione wagony (podpunkty a, b, c, e) można staczać i odrzucać pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany dobrze działającym ręcznym hamulcem wagonowym lub dwoma płozami hamującymi.

- f) z ludźmi niebędącymi podróżnymi, jeżeli zostali oni ostrzeżeni o mającym nastąpić odrzuceniu lub stoczeniu wagonu,
- g) z ładunkiem żywych zwierząt,
- h) zespołów z aparaturą chłodniczą.

Wyżej wymienione wagony (podpunkty f, g, h) można staczać i odrzucać pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany dobrze działającym ręcznym hamulcem wagonowym.

Przy rozrządzaniu odrzutami seryjnymi skład wyciąga się na tor wyciągowy poza zwrotnicę rozdzielczą na odpowiednią odległość. Po odłączeniu pierwszego odpręgu lokomotywa manewrowa zaczyna spychać skład manewrowy rozpędzając go do prędkości potrzebnej dla nadania mu rozbiegu zapewniającego dojście odpręgu do wyznaczonego miejsca. Następnie lokomotywa zmniejsza prędkość w celu umożliwienia biegu odczepionego odpręgu, po czym znowu zwiększa prędkość pozwalając na odłączenie następnego odpręgu drążkiem.

4. Pracę manewrową można prowadzić odrzutem wtedy, gdy:

- 1) wszystkie zwrotnice są obsługiwane przez wyznaczonych pracowników,
- 2) odstępy pomiędzy odpręgami, umożliwiają bezpieczne nastawienie zwrotnic oraz wykluczają starcie taboru w ukresie,
- 3) bieg odpręgów będzie tak regulowany, że odpręg dotoczy się do taboru stojącego na torze lub do kozłów oporowych z prędkością nie powodującą szkody wskutek zderzenia albo odpręgi zostaną zatrzymane na torze w oznaczonym miejscu.

5. Przed rozpoczęciem pracy rozrządowej kierownik manewrów na pochyleniu powinien:

- 1) sprawdzić, czy skład został przygotowany do rozrządu (sprzęgi pomiędzy odpręgami poluzowane, sprzęgi hamulcowe rozłączone i pozakładane na wsporniki),
- 2) sprawdzić, czy dyżurni ruchu, nastawniczowie (zwrotniczowie) przygotowujący drogi przebiegu dla manewrów są przygotowani do pracy,

- 3) sprawdzić, czy płoźowi znajdują się na wyznaczonych im torach i czy hamulce torowe są przygotowane do pracy,
- 4) sprawdzić wypełnienie torów, a w razie konieczności podać ewentualne zmiany dotyczące kolejności jazd manewrowych,
- 5) sprawdzić, czy na torach kierunkowych tabor nie zajmuje ukresów torów,
- 6) ogłosić rozpoczęcie rozrządu.
6. Zależnie od warunków miejscowych, sygnały na tarczy manewrowej podaje pracownik wyznaczony Regulaminem.
7. Kierownik manewrów powinien wyznaczyć płoźowym taką ilość torów do hamowania odpręgów aby nie dopuścić do gwałtownego zderzenia (ponad 3,6 km/h) lub do przejechania odpręgu poza miejsce przeznaczone do zatrzymania. Każdemu z płoźowych należy wyznaczyć tory, które powinien obsługiwać.
8. W czasie wykonywania pracy rozrządowej kierownik manewrów, powinien zwracać baczną uwagę na czynności pracowników zatrudnionych przy manewrach oraz na prawidłowy przebieg całokształtu pracy rozrządowej, a w razie zauważenia nieprawidłowości w normalnym toku pracy zwolnić odpowiednio tempo rozrządu lub stosownie do potrzeby wstrzymać rozrządzanie dla usunięcia przeszkody.
9. Kierownik manewrów powinien wykonywać pracę rozrządową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i Regulaminem.
10. Praca rozrządowa powinna być tak zorganizowana, aby równolegle z rozrządzaniem, jeżeli to jest możliwe, następowało również zestawianie pociągów.
11. Kierownik manewrów powinien czuwać nad właściwym hamowaniem odpręgów, zarówno hamulcami torowymi, ręcznymi hamulcami wagonowymi, jak i płoźami oraz zwracać manewrowym uwagę (przy użyciu dostępnych mu środków łączności) na odpręgi, które wymagają szczególnej uwagi (np. gdy odpręg biegnie na wypełniony tor, gdy odpręg dobrze biegnący biegnie za źle lub średnio biegnącym na tę samą wiązkę torów itp.).
12. Kierownik manewrów powinien czuwać nad tym, aby nie staczano i nie odrzucano wagonów, objętych zakazem staczania lub odrzucania oraz ażeby wagony takie były odstawiane na właściwe tory lokomotywa manewrową i odpowiednio zabezpieczone od najechania przez inny tabor.

§14.

Przetaczanie wagonów bez użycia pojazdu kolejowego z napędem

1. Silnikowym pojazdem drogowym lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych 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. (uchylony)

4. Przy przetaczaniu wagonów za pomocą pojazdu silnikowego pojazd ten powinny znajdować się na zewnątrz toru.
5. 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.
6. Kierowca pojazdu silnikowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów ani manewrowego.
7. W przypadku przetaczania wagonów na pochyleniu większym niż 2,5‰ środkami wymienionymi w ust. 1 niezależnie od środków stosowanych do zatrzymania wagonów, należy w odpowiedniej odległości od strony spadku założyć płóz hamulcowy.
8. Przetaczane wagony powinny być ze sobą sprzęgnięte.
9. Nie wolno uderzać odprężeniem w stojący tabor w celu jego uruchomienia.
10. Kierownik manewrów wykonujący manewry bez używania szynowego pojazdu trakcyjnego 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, a pracę ich nadzorować tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, taboru i przesylek.
11. Warunki przetaczania za pomocą podciągarek, dopycharek itp. urządzeń należy podać w Regulaminie pracy tego miejsca, w którym używa się tych urządzeń.

ROZDZIAŁ 4 ZACHOWANIE OSTROŻNOŚCI PRZY MANEWRACH

§15

Ograniczenia przy staczaniu i odrzucaniu wagonów

1. Tabor wymagający zachowania szczególnej ostrożności, podczas przetaczania nie powinien się zderzyć z innym taborem i przy dojeżdżaniu powinien być przed nim zatrzymany, a następnie dosunięty. Wagony z ładunkiem wymagającym szczególnie ostrożnego manewrowania oraz w razie potrzeby także wagony próżne po niektórych niebezpiecznych ładunkach powinny być oznaczone właściwymi nalepkami. Nalepki ostrzegawcze powinny być umieszczane na wagonach niezależnie od trwałych znaków i napisów ostrzegawczych znajdujących się na wagonie. Tabor, który należy szczególnie ostrożnie przetaczać dzieli się na:
 - 1) tabor, którego nie wolno odrzucać ani staczać i na który nie wolno odrzucać ani staczać innego taboru; do taboru tego należą:
 - a) wagony z podróżnymi,
 - b) wagony salonowe, doświadczalne i laboratoryjne, pomiarowe, radiowe, wagowe, sanitarne, przychodnie, gabinety lekarskie, psychotechniczne, podstacje elektryczne, wagony wystawy, świetlice, kluby, sale szkolne itp.,
 - c) nieczynne pojazdy trakcyjne,
 - d) pojedyncze wagony ciężkie o wadze brutto większej niż 120 ton,
 - e) wagony załadowane przesyłką przekraczającą skrajnię ładunkową lub przedmiotem wyjątkowo ciężkim, a także wagony załadowane kontenerami, jeżeli na wagonie znajduje się napis - „Zabrania się staczania i odrzucania z kontenerami”,
 - f) wagony ogrzewcze, wagony z czynnym ogrzewaniem piecowym oraz wagony uszkodzone opatrzone nalepkami oznaczającymi nieprzydatność wagonu do biegu na własnych kołach,
 - g) specjalistyczny tabor kolejowy toczący się na własnych kołach, np. dźwigi, pług odśnieżny, itp.,
 - h) wagony bez ław pokrętnych z ładunkiem leżącym na dwu lub więcej wagonach (np.: długie szyny, pręty żelazne i inne długie elastyczne przedmioty),
 - i) wagony z towarami niebezpiecznymi i próżnymi nieoczyszczonymi po towarach niebezpiecznych,
 - j) (uchylony)
 - k) (uchylony)
2. Tabor, którego nie wolno odrzucać ani staczać należy przestawiać lokomotywą sprzęgniętą z tym taborem.
3. Dla ochrony taboru wymienionego w ust. 1 pkt 1 od uderzenia przez inny tabor, należy stosować następujące środki ostrożności:
 - 1) do taboru odstawionego na torze, a wymagającego ochrony od uderzenia taboru, następny tabor powinien być doprowadzony i dosunięty do niego lokomotywą lub

ręcznie i sprzęgnięty,

- 2) pierwszy odpręg może być stoczony lub odrzucony na ten tor, (na którym znajduje się tabor wymieniony w ust. 1 pkt 1), jeżeli tabor chroniony został uprzednio zabezpieczony od najechania co najmniej 5 wagonami nie wymagającymi ochrony. Odpręg ten powinien być zatrzymany przed grupą, w której znajduje się tabor chroniony i zabezpieczony od przesunięcia, płozem lub dobrze działającym ręcznym hamulcem wagonowym,
- 3) dalsze odpręgi powinny być tak hamowane, aby nie dopuścić do uderzenia w tabor, wśród którego znajduje się wagon chroniony.
4. Odróżnia się dwa sposoby hamowania wagonów dwoma płozami:
 - 1) wyłożenie jednego płoza i przygotowanie drugiego w razie, gdy pierwszy nie spełnił swego zadania. Drugi płóz może być wyłożony na tym samym lub na drugim toku szyny (z wyjątkiem toru w łuku, gdzie płozy wykłada się tylko na toku wewnętrznym łuku),
 - 2) wyłożenie dwóch płóz równocześnie na jednym toku szyny w pewnym odstępie od siebie w takiej odległości, aby było możliwe bezpieczne usunięcie jednego płoza, jeżeli poprzedni rozpoczął hamowanie.
5. Bez obsadzenia hamulców grupa odrzucanych wagonów nie może przekraczać 3 wagonów.
Bez obsadzenia hamulców grupa staczanych wagonów nie może przekraczać:
 - 1) na górkach rozrządowych wyposażonych w hamulce torowe oraz na stacjach, gdzie istnieje możliwość wykładania płóz pod więcej niż jedną oś biegnącego odpręgu (np. mechaniczne podajniki płozowe, specjalne widły do wykładania płóz pod dowolne koła odpręgu) - ilości wagonów ustalonych w Regulaminie technicznym stacji;
 - 2) na górkach rozrządowych bez hamulców torowych i możliwości wymienionych w pkt. 1 trzech wagonów ładownych lub próżnych; w razie odrzucenia lub staczania grupy o ilości wagonów większej od ustalonej, każda następna grupa wagonów ponad ustaloną musi być hamowana jednym hamulcem ręcznym na każdą następną rozpoczętą grupę.
6. Jeżeli miejscowe warunki tego wymagają, właściwy Przewoźnik kolejowy w porozumieniu z Zarządcą Infrastruktury może zarządzić zmniejszenie liczby odrzucanych lub staczanych wagonów bez obsadzenia hamulca.
7. W czasie manewrów odpręgi mogą dojeżdżać do stojącego taboru z prędkością nie większą niż 1 m/s (3,6 km/h). Nie dotyczy to taboru, który należy przetaczać szczególnie ostrożnie (ust. 1 pkt 1).
8. Jeżeli odrzucane lub staczane grupy wagonów zatrzymuje się płozami, to wagony próżne nie mogą biec przed ładownymi. Wagony próżne należy w tym przypadku stoczyć lub odrzucić oddzielnie.
9. Zabrania się odrzucania odpręgów za pomocą podwójnej trakcji bez wielokrotnego sterowania.

§16

Zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru bez własnego napędu

1. Tabor niebędący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem w następujących

przypadkach:

- 1) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5 ‰, tabor posiada łożyska toczne, wieje silny wiatr itp.,
 - 2) po ukończeniu manewrów.
2. W czasie manewrów pozostawiając tabor w pobliżu ukresu, przejazdu, przejścia 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. Odstawione pojazdy kolejowe przed odczepieniem pojazdu trakcyjnego należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem.
3. Zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie 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 załadunkowe, wyładunkowe 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 podklinować go klinami lub płozami zabezpieczającymi skrajne koła grupy taboru lub pojedynczo stojącego pojazdu. W przypadku gdy konstrukcja pojazdu kolejowego nie pozwala wyłożyć płozę pod skrajne koła, należy go włożyć pod kolejne koła pojazdu, wolne od przeszkód konstrukcyjnych.

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 podklinować 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 ‰ lub posiada połączenia z torami, po których odbywają się przebiegi pociągowe i przebiegi te nie są zabezpieczone żeberkami ochronnymi, zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami, to oprócz zabezpieczenia taboru zgodnie z pkt 2 należy tabor ten zabezpieczyć przed zbiegnięciem (podklinować) od tej strony, w kierunku której istnieje możliwość zbiegnięcia taboru w drogę przebiegu pociągu.
4. Do podklinowania taboru służą kliny zabezpieczające pojedyncze lub podwójne oraz odpowiednie podkłady. Płozy hamulcowe mogą być użyte do tego celu przejściowo lub w razie braku klinów (podkładów). Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów od zbiegnięcia kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.
5. Sposób zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem, w zależności od warunków miejscowych należy określić w Regulaminie technicznym stacji, Regulaminie pracy bocznic kolejowej.

6. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest manewrowy lub inny pracownik wyznaczony przez kierownika manewrów. Obowiązek sprawdzenia zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem po zakończeniu manewrów należy do pracownika nadzorującego manewry wskazanego w Regulaminie pracy bocznic kolejowej. Gdy nadchodzi burza lub huragan, należy tabor zabezpieczyć przed zbiegnięciem, a nadzorujący manewry powinien upewnić się, czy zabezpieczenie wykonano właściwie. Sposób sprawdzenia należy określić w Regulaminie pracy bocznic kolejowej.

Obowiązek zabezpieczenia przed zbiegnięciem taboru znajdującego się na torach, przeznaczonego wyłącznie do użytku innych jednostek organizacyjnych lub na bocznic należy do pracowników tych jednostek lub bocznic. W przypadku dokonywania obsługi bocznic bez obecności przedstawiciela obsługiwanej bocznic obowiązek zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów przy użyciu środków znajdujących się i używanych przez użytkownika bocznic do tego celu. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykołajnicę i inne urządzenia zabezpieczające tabor przed zbiegnięciem, które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

ROZDZIAŁ 5 HAMOWANIE ORAZ SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE TABORU

§17 Hamowanie wagonów

1. Do hamowania wagonów w czasie manewrów należy używać:
 - 1) płozów hamulcowych,
 - 2) ręcznych hamulców wagonowych,
 - 3) hamulców torowych,
2. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić, czy mające być użyte ręczne hamulce wagonowe i hamulce torowe działają właściwie.
3. Płozy hamulcowe służą do zmniejszania prędkości biegu odpręgów, do zatrzymywania odpręgów odrzucanych lub staczanych oraz do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem.
4. Płóz hamulcowy składa się z następujących zasadniczych części:
 - 1) podeszwy ślizgowej płoza z jedną lub dwoma wargami.

Przy podeszwie ślizgowej rozróżniamy: spód ślizgowy, wierzch podeszwy, wargi i język podeszwy,
 - 2) korpusu (albo koziółka), z nasadką lub bez,
 - 3) uchwytu.
5. 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 dana płoza.
6. Płozy powinny być odpowiednie do typu szyn, na których są układane. W zależności od typów szyn używanych na kolejach stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami), a mianowicie:
 - 1) typu PL1 o szerokości 73mm malowane na kolor czerwony do szyn typu S49, S42,
 - 2) typu PL2 o szerokości 78 mm malowane na kolor żółty do szyn typu 8, S60/UIC60/60E1 oraz R65 (tor szeroki);
 - 3) typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy - do szyn typu 8, S42, S49, S60/UIC60/60E1, R65.

Zabrania się stosowania płozów o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn.
7. Na terenie stacji i bocznic będących w zarządzie Infra SILESIA S.A. mogą być stosowane również płozy jednowargowe, które można używać do różnych typów szyn.

Z uwagi na to, że hamowanie płozami jednowargowymi jest mniej pewne niż przy użyciu płozów dwuwargowych, należy przy hamowaniu nimi stosować postanowienia § 15 ust. 4 pkt 2.
8. Nie wolno układać 2 płozów na obu tokach szyn na równej wysokości.
9. Należy unikać jazdy na płozach obu kół tej samej osi, gdyż wydłuża to drogę hamowania.

10. 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.

11. Zacięcie się lub zrzucenie płoza z główki szyny prowadzi z reguły do uszkodzeń ładunku, taboru lub do wykolejenia, przy czym:

1) przyczynami zacięcia się płozów mogą być:

- a) nadmiernie rozplaszczone główki szyn - nieobcinane 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) przegrzewanie płozów, wskutek wadliwego ogrzania zimą lub przez ciągłe używanie latem,
- f) najechanie na płóz z nadmierną szybkością tj. ponad 25 km/h (7 m/s),
- g) użycie płoza nieodpowiedniego dla danego typu szyn,
- h) wyłożenie płoza tuż przed stykiem szyn,
- i) najechanie płoza na krzyżownicę rozjazdu lub skrzyżowanie,
- j) 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,
- a) niewłaściwe smarowanie płoza,
- b) nieprzyleganie języka podeszwy płoza do szyny (podeszwa skrzywiona, nadmiernie zużyta, pęknięta, język nadłamany, urwany, spłaszczony, zadarty do góry),
- c) nieprzyleganie wargi płoza do wewnętrznej bocznej powierzchni główki szyny,
- d) niewłaściwe ułożenie płoza na szynie (położenie ukośne do szyny, bezpośrednio za stykiem szyny, nieprzyleganie podeszwy płoza do powierzchni ślizgowej główki szyny).

Płóz, który uległ zacięciu lub zrzuceniu z szyny należy uważać jako uszkodzony do czasu zbadania go przez nadzorującego manewry i określenie dalszej jego przydatności.

12. Podczas pracy, płoza należy smarować bez względu na porę roku. Należy przy tym przestrzegać następujących zasad:

- 1) smaruje się nasadkę, aby spowodować jak najdłuższe obracanie się koła, co powoduje skrócenie drogi hamowania,
- 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) szynę, na którą nakłada się płóz, nie wolno posypywać piaskiem, natomiast można posypywać piaskiem szynę przeciwną, po której toczy się koło hamowanej osi.
13. Przy podgrzewaniu płóz należy przestrzegać następujących wytycznych:
- 1) zabrania się używania w porze letniej stale jednego i tego samego płoza, w celu niedopuszczenia do nadmiernego nagrzania się. Dlatego trzeba mieć do pracy kilka płozów do zmiany, aby płóz po pracy miał czas ostygnąć,
 - 2) w czasie mrozów, aby uniknąć konieczności podgrzewania płozów należy ten sam płóz używać do hamowania kilku kolejnych odpręgów,
 - 3) podczas mrozów poniżej -5°C należy płozy podgrzewać do temperatury przynajmniej $+15^{\circ}\text{C}$. Nie wolno wkładać płozów do pieców lub bezpośrednio do ognia, lecz należy je umieszczać na piecach specjalnie do tego celu przeznaczonych. Przy piecach koksowych płozy należy układać na przykryciu lub opierać końcem płoza o piec, a uchwyt umieszczać na ziemi. Przez podgrzewanie końca płoza uzyskuje się normalną jego pracę. Wyłożenie w czasie mrozu nie ogrzanego płoza powoduje w czasie hamowania nagłe nagrzanie się języka podeszwy płoza i urwanie się go lub też występuje zatarcie,
 - 4) w pobliżu miejsca wykonywania pracy manewrowej powinny się znajdować naczynia ze smarem a zimą oprócz tego piecyki do podgrzewania płozów z zapasem węgla lub koksu.
14. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdadne do użytku powinny być ułożone w rejonach manewrowych na przeznaczonych do tego celu stojakach lub ławach, rozmieszczonych w odstępach 25 - 50 m w zależności od warunków miejscowych.
15. Płozów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
16. Płozów nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
17. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płozów, nie należy ich kłaść na śniegu. W razie konieczności położenia płoza na śniegu należy śnieg udeptać, jeden płóz położyć powierzchnią ślizgową do góry, a na niego drugi płóz powierzchnią ślizgową do dołu.
18. Płozów nie wolno wykładać w następujących miejscach:
- 1) bezpośrednio przed i za złącze 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 na opornicy rozjazdu zwyczajnego, do której nie przylega iglica,
 - 3) na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
 - 4) przed złączem izolowanym lub na nim, przy ześrodkowanym nastawianiu zwrotnic. Płóz należy układać za złączem, w takiej odległości, aby wagon na płozie nie wjechał na następne złącze izolowane,
 - 5) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - 6) tuż przed przejazdami i na przejazdach,

- 7) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu,
 - 8) przed toczącym się odprzęgiem, jeżeli zmniejszenie jego prędkości spowodowałoby najechanie odpręgu biegnącego za nim,
 - 9) przed i na hamulcach torowych,
 - 10) w miejscach zamontowania czujników samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.
19. 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, popękany lub zadarty do góry.
 - 3) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - 4) wargi 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 płozy jest niewygodne,
 - 8) nity łączące stopkę z podeszwą są obluźnione lub widoczne jest pęknięcie spawu.
20. Do obowiązków manewrowego wyznaczonego do hamowania odpręgów płozami, należy oprócz hamowania płozami biegnących odpręgów, również sprzęganie taboru, dopychanie odpręgów, zabezpieczanie wagonów od zbiegnięcia oraz inne czynności związane z manewrami, zlecane mu przez kierownika manewrów.
21. Podczas pracy płożowy powinien być zwrócony twarzą w kierunku biegnących odpręgów i obserwować je, uważać na sygnały podawane przy manewrach jak również na polecenia wydawane doraźnie przez kierującego manewrami.
22. Płozy należy zakładać w bezpiecznej odległości przed toczącym się odprzęgiem tj. 15-20 m po czym należy się odsunąć od ułożonej płozy w kierunku biegu toczącego się odpręgu, aby nie ulec zranieniu w razie wybicia płoza. Płożowy powinien być przygotowany, aby w przypadku wybicia płoza mógł niezwłocznie założyć drugi płóz, jeżeli odległość odpręgu umożliwia bezpieczne jego wyłożenie.
23. Wyrzutnie płożowe służą do samoczynnego usuwania płozów spod kół wagonów po wykonaniu hamowania. Pracownik obsługujący wyrzutnie płożowe powinien zakładać płozy hamulcowe w takiej odległości od wyrzutni płożowej, aby uzyskać zamierzone zwolnienie prędkości biegu odpręgu, ale nie spowodować zatrzymania się odpręgu przed wyrzutnią płożową. Płożowy powinien zwracać uwagę, aby w momencie wyrzucania płoza spod koła wagonu nie znajdował się przy urządzeniu wyrzucającym, gdyż może to grozić uderzeniem przez wyrzucany płóz.
24. Przy hamowaniu docelowym na torach kierunkowych płozy hamulcowe należy zakładać z takim wyliczeniem, aby w zależności od potrzeb odpręg zatrzymał się przed stojącym na torze taborom lub też dojechał do stojącego taboru z prędkością nie większą niż 1 m/s (3,6km/h).
25. Płóz należy usunąć spod koła wagonu po zatrzymaniu się odpręgu (wykorzystując wsteczny ruch odpręgu lub pomagając sobie drążkiem) nie później jednak niż przed

rozpoczęciem dopychania odpręgów przy pomocy lokomotywy lub przed przekazaniem dyżuru.

26. Przy hamowaniu wagonów hamulcami torowymi pracownik obsługujący hamulce powinien:
- 1) przy przyjęciu dyżuru sprawdzić działanie hamulców przez podniesienie i opuszczenie wszystkich obsługiwanych pomostów,
 - 2) sprawdzić, czy na pomostach hamulcowych, a szczególnie między szynami hamującymi nie znajdują się obce przedmioty (części wagonowe, usypy ładunku itp.) i czy na pomostach nie ma śladów uszkodzeń. O wszelkich stwierdzonych usterkach zagrażających bezpieczeństwu pracy manewrowej, których obsługujący hamulce torowe nie może usunąć, należy niezwłocznie powiadomić kierownika manewrów i przerwać pracę na tym pomoście. Praca na tym pomoście może być podjęta dopiero po sprawdzeniu go przez wyznaczonego pracownika sekcji taboru i wydaniu polecenia przez kierującego manewrami,
 - 3) w czasie wykonywania pracy uważnie słuchać poleceń i informacji kierownika manewrów o staczanych odpręgach i obserwować ich bieg zgodnie z kartą rozrządową,
 - 4) nastawiać hamulce z odpowiednią siłą hamowania dla poszczególnych odpręgów, kierując się prędkością ich biegu w czasie zbliżania się do hamulców i masą odpręgu. Hamować należy w taki sposób, aby na pomoście hamulcowym nie spowodować dojechania do hamowanego odpręgu przez następny odpręg,
 - 5) odpręgi przyhamowane hamulcem torowym należy luzować z takim wyrachowaniem, aby prędkość ich biegu nie zagrażała bezpieczeństwu stojących na torach wagonów oraz aby nie zatrzymywały się przed dojechaniem na wyznaczone miejsce,
 - 6) o wszelkich stwierdzonych w czasie pracy usterkach w działaniu hamulców torowych, należy czynić odpowiednie adnotacje w przeznaczonej na ten cel kontrolce oraz powiadomić o tym kierującego manewrami i pracownika sekcji taboru odpowiedzialnego za utrzymanie hamulców torowych.

W przypadku nie usunięcia tych usterek (jeżeli nie zagrażają one bezpieczeństwu pracy manewrowej) do końca trwania dyżuru, informacje o tym powinien przekazać pracownikowi przyjmującemu dyżur dowodnie za podpisem.

27. W miejscu obsługi hamulców torowych powinien się znajdować regulamin ich obsługi, w którym w zależności od warunków miejscowych i typu hamulców powinien być wskazany dokładny sposób ich obsługi, dozwolona długość i masa odpręgu, oraz postępowanie w przypadku powstania uszkodzenia.
28. Przed zatrudnieniem przy obsłudze hamulców torowych, każdy pracownik powinien być uprzednio zapoznany z Regulaminem ich obsługi oraz przeszkolony praktycznie, a następnie przeegzaminowany z umiejętności prawidłowej obsługi urządzenia.
29. Jeżeli wagon ma być hamowany ręcznym hamulcem wagonowym, to przed użyciem hamulca powinno być sprawdzone jego działanie. Sprawdzanie polega na przykręceniu rączki hamulca aż do oporu, po czym należy przekonać się czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła. Następnie przez kilkakrotne przekręcenie rączki hamulca w odwrotną stronę należy hamulec wyluzować oraz sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają się).

§18

Sprzęganie i rozprzęganie taboru

1. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą wykonującą manewry, z wyjątkiem odpręgów, które są odrzucane lub staczane na pochyleniu.
2. Wagony znajdujące się w odpręgu powinny być sprzęgnięte ze sobą. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
3. Zabrania się sprzęgania pojazdu trakcyjnego z wagonami, jeżeli pojazd trakcyjny lub wagony znajdują się w ruchu.
4. Sprzęganie i rozprzęganie toczącego się taboru ze stopni znajdujących się na tym taborze jest zabronione.
5. Sprzęganie i rozprzęganie taboru zaopatrzonego w sprzęgi samoczynne z taborem posiadającym sprzęgi śrubowe, jeżeli to wymaga wejścia pracownika pomiędzy wagony, dozwolone jest dopiero po zatrzymaniu się taboru.

Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu przy pomocy drążka przy prędkości przekraczającej 5 km/h, jeżeli Regulamin techniczny stacji, Regulamin pracy bocznicy kolejowej nie ustala mniejszej prędkości przy rozprzęganiu drążkiem.
6. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spośród taboru.
7. Sprzęganie wagonów uszkodzonych oraz wagonów, które znajdowały się w pociągu, który uległ wypadkowi, należy wykonywać dopiero po zatrzymaniu się wagonów.
8. Przy wchodzeniu pomiędzy wagony dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów należy zachować szczególną ostrożność, jeżeli odległość między zderzakami jest mniejsza niż 5m, należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu
9. Przy sprzęganiu wagonów należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego.
10. Pałak sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka.
11. 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 rozprzęgającego wagony.
12. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych).
13. Pojazd trakcyjny wykonujący manewry należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.

CZĘŚĆ III
WYKONYWANIE PRACY MANEWROWEJ MIEJSCOWEJ
ROZDZIAŁ 6
ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ MIEJSCOWEJ

§19
Dokumenty manewrowe

1. Podstawowymi dokumentami w pracy manewrowej miejscowej są:
 - a) Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania,
 - b) Wykaz zdawczy wagonów.
2. Wykazy sporządza nadzorujący pracę na danej bocznicy i przekazuje je kierownikowi manewrów.

§20
Podstawianie wagonów

1. Do pracy manewrowej z wagonami miejscowymi zalicza się:

przygotowanie wagonów do obsługi bocznicy, punktów ładunkowych, naprawy, obsługę bocznicy, punktów ładunkowych, naprawy itp.
2. Wagony w pracy miejscowej powinny być podstawione tylko na miejsce określone Regulaminem technicznym stacji, Regulaminem pracy bocznicy kolejowej. Odstępstwa od tej zasady są dopuszczalne tylko wyjątkowo na wyraźne polecenie nadzorującego manewry.
4. Kierownik manewrów obowiązany jest dokonać obsługi punktów ładunkowych, w terminach uzgodnionych z nadzorującym manewry.
5. Kierownik manewrów przy przygotowaniu wagonów do podstawienia na poszczególne punkty, ponosi odpowiedzialność za przygotowanie do podstawienia wszystkich wagonów, które powinny być podstawione w określonej obsłudze.
6. Kierownik manewrów po dokonaniu obsługi zgłasza osobiście nadzorującemu manewry na danej bocznicy zakończenie pracy manewrowej.
7. Kierownik manewrów obowiązany jest zgłosić nadzorującemu manewry o niemożności dokonania obsługi danego punktu w obowiązującym terminie. Niezałatwione wykazy kierownik manewrów powinien przekazać nadzorującemu manewry na danej bocznicy. W wyjątkowych przypadkach, gdy doręczenie wykazów nadzorującemu manewry mogłoby spowodować dłuższą przerwę w pracy manewrowej kierownik manewrów może przekazać je swemu następcy powiadamiając o tym nadzorującego manewry.
8. Przyjmujący wagony ma prawo uczynić na Wykazie zdawczym oraz Zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania adnotacje o zauważonych na wagonach brakach technicznych, o stanie czystości lub innych nieprawidłowościach. Uwagi te powinny być podpisane przez przyjmującego wagony i kierownika manewrów na bocznicy.
9. Nie wolno przygotowywać i podstawiać na bocznice wagonów z widocznymi śladami braku lub uszkodzenia jak również ładownych wagonów krytych z brakiem plomb.

Nie wolno podstawiać pod załadunek wagonów uszkodzonych, kierowanych do naprawy, z przekroczonym terminem rewizji okresowej, brudnych i nieprzydatnych pod określony towar.

10. Podstawianie wagonów uważa się za dokonane, jeżeli ostatni wagon z podstawionej grupy znajduje się za tablicą z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, lub za ukresem toru zdawczego.
11. Po dokonaniu obsługi wykazy należy niezwłocznie zwrócić pracownikowi nadzorującemu manewry.

§21

Zabieranie wagonów

1. Zabieranie wagonów z bocznic i punktów ładunkowych odbywa się na podstawie Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania.
2. Kierownik manewrów otrzymuje od pracownika nadzorującego manewry Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania.
3. Zabierając wagony, kierownik manewrów wpisuje w Zawiadomieniu datę i rzeczywistą godzinę zabrania wagonów.
4. Kierownik manewrów może zabrać z bocznic także wagony nie umieszczone w Zawiadomieniu pod warunkiem poświadczenia zapisu przez nadzorującego manewry.
5. Przy zabieraniu wagonów z bocznic lub punktu ładunkowego kierownik manewrów obowiązany jest sprawdzić ich stan, a mianowicie:
 - 1) czy wagony nie zostały uszkodzone,
 - 2) czy na wagonach niekrytych ładunek jest równomiernie rozmieszczony i prawidłowo umocowany,
 - 3) czy nie ma śladów wysypywania się lub wycieku ładunku,
 - 4) czy na wagonach ładownych i próżnych podlegających plombowaniu znajdują się właściwe plomby,
 - 5) czy nie brakuje części wagonowych i czy są należycie pozakładane (kłonicy, łańcuchy, zastawy stałe itp.),
6. Nie wolno z bocznic zabierać wagonów z uszkodzeniami, które mogą spowodować wykoślenie taboru, lub wagonów niekrytych załadowanych w taki sposób, że w czasie jazdy może nastąpić wypadek np. nierównomierne rozmieszczenie ładunku, przekroczona skrajnia, (jeżeli kierownik manewrów nie był o tym powiadomiony), niewłaściwe umocowanie ładunku, który w czasie jazdy może ulec przesunięciu lub spadnięciu, brak plomb itp.
7. Wszelkie spostrzeżenia o nieprawidłowościach, brakach, stanie zanieczyszczenia zabieranych wagonów, kierownik manewrów wpisuje do Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania oraz w Wykazach zdawczych przy przekazywaniu wagonów.
8. Wagony gotowe do zabrania posiadacz bocznic (lub użytkownik) dostarcza na punkt zdawczo-odbiorczy (tor zdawczo-odbiorczy) sprzęgnięte i połączone sprzęgami hamulcowymi.

9. Numery wagonów niegotowych do zabrania kierownik manewrów wykreśla z wykazu, dopisując wyrazy „nie-gotowy”.

§22

Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych

1. Praca manewrowa przy dokonywaniu obsługi bocznic i punktów ładunkowych powinna się odbywać na warunkach wskazanych w Regulaminie technicznym stacji, Regulaminie pracy bocznic kolejowej.
2. Zabrania się przy obsłudze punktów ładunkowych i bocznic prowadzenia manewrów przy stosowaniu odrzutów.
3. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe 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 pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników,
 - 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 wykojenie,
 - 6) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru.

Należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości, co najmniej:

- a) 1600 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nieujęte pod b),
- b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziemia itp.), przy czym spadek kopca od strony szyny nie może być większy niż 1 : 1,5.
- c) sprawdzenia wymienione w ust. 3 pkt 5 i 6 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
- d) w czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych powinno odbywać się sprawnie tak, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.
- e) w czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiony tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem (od strony dostawionego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim.

Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego

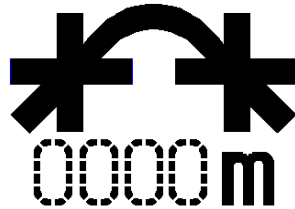
pomimo nieukończenia czynności ładunkowych, należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.

4. Nalepki i inne oraz napisy kredowe usuwają z wagonów wyładowanych kierownicy manewrów.
5. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu ładunkowego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp.), kierownik manewrów powinien niezwłocznie powiadomić nadzorującego manewry.
6. Zabrania się ważenia wagonów na wagach wagonowych w następujących przypadkach:
 - 1) jeżeli długość pomostu jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu lub grupy wagonów załadowanych wspólnym ładunkiem,
 - 2) jeżeli masa brutto ważonego wagonu lub grupy wagonów załadowanych wspólnym ładunkiem jest większy od nośności (udźwigu) wagi.

Załącznik 1

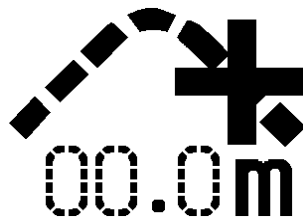
Stałe oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach, manewrowanie którymi wymaga zachowania szczególnej ostrożności

1. Znak ostrzegawczy – zabroniony przejazd przez górkę rozrządową o promieniu krzywizny (w płaszczyźnie pionowej) mniejszym, niż podany pod znakiem:



Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu.

2. Znak ostrzegawczy – dopuszcza się przetaczanie przez górkę rozrządową tylko przy zachowaniu szczególnych środków ostrożności:



Znak dotyczy wagonów na wózkach z rozstawem osi wewnętrznych ponad 14 m.

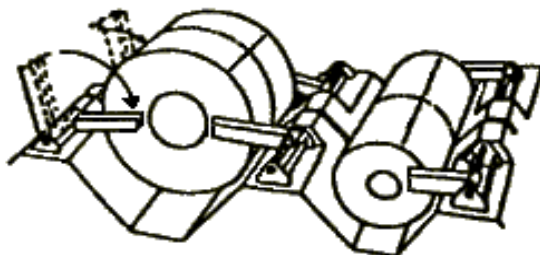
Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu.

3. Napis informujący o konieczności ostrożnego przetaczania:

Ostrożnie przetaczać

Napis koloru białego, na jasnym tle – czarny. Umieszczony na ścianie bocznej z lewej strony wagonu, a w przypadku braku miejsca – z prawej strony wagonu. Na wagonach-cysternach napis umieszczony na dennicach.

4. Znak umieszczony na wagonach do przewozu blach w zwojach, nakazujący zabezpieczenie zwojów przed przesunięciem bocznym



Znak koloru białego umieszczony na ścianie bocznej

- 5. Znak umieszczony na wagonach do przewozu blachy w zwojach, zakazujący jazdy z otwartymi i nie zaryglowanymi przesuwными ścianami i dachem (przesuwne segmenty pudła):**



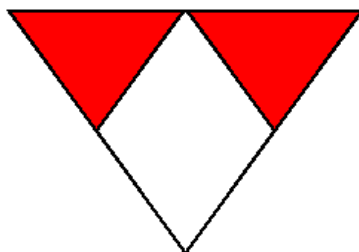
Poza tym na wagonie obok znaku należy umieścić napis:

Podczas jazdy dach i ściany
powinny być zamknięte i zaryglowane
Znak umieszczony na ścianie wagonu.

- 6. Przejazd przez hamulce torowe oraz inne urządzenia hamujące lub rozrządowe w trakcie ich działania jest zabroniony:**



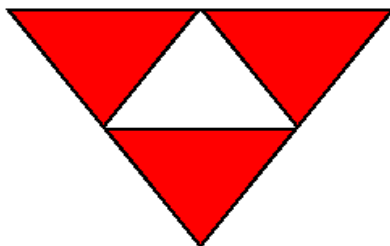
- 7. Zakaz najeżdżania:**



Znaczenie znaku:

- podjąć specjalne środki ostrożności przy rozłączaniu i rozrządzaniu pociągu oraz w celu ochrony wagonu,
- wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.

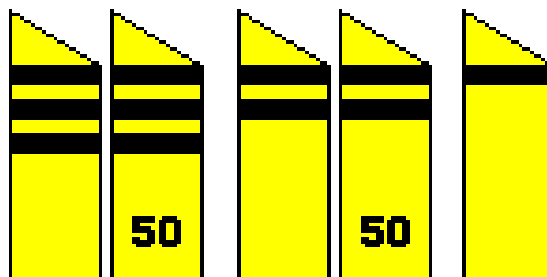
8. Zakaz staczania i odrzutu:



Znaczenie znaku:

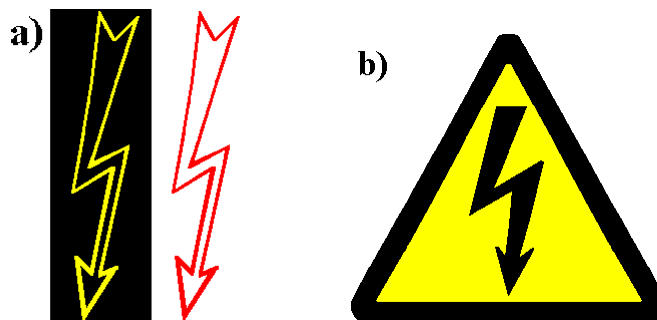
- zakaz odrzutu i rozrządu na górkach,
- wagon musi być przemieszczany przez lokomotywę manewrową,
- wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.

9. Znaki na wagonach z przewodem elektrycznego ogrzewania informujące o przeznaczeniu przewodu w zależności od wielkości napięcia (1000, 1500 lub 3000 volt) oraz rodzaju prądu stosowanego na liniach zelektryfikowanych. Sprzęgu śrubowego między wagonami nie wolno rozłączać przed rozłączeniem przez rewidenta wagonów przewodów ogrzewania elektrycznego i ostrzega przed niebezpieczeństwem porażenia prądem elektrycznym:



Znaki umieszcza się na dolnej części słupków narożnych po stronie bocznej i czołowej, a na wagonach nie mających słupków narożnych – na tablicy blaszanej.

10. Znak ostrzegawczy przed porażeniem prądem na wagonach, przy których najwyższy stopień lub szczebel drabinki znajduje się na wysokości większej, niż 2 m nad górną powierzchnią główki szyny:

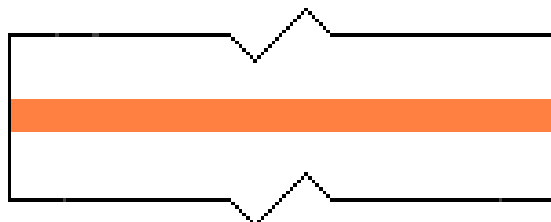


- a) kolor znaku żółty – na ciemnym tle lub czerwony na jasnym tle dla taboru istniejącego; strzałka skierowana w dół, umieszczana na wagonach bezpośrednio w pobliżu stopni lub drabinek na

takiej wysokości, aby mogła być zauważona przed zbliżeniem się pracownika do strefy niebezpiecznej,

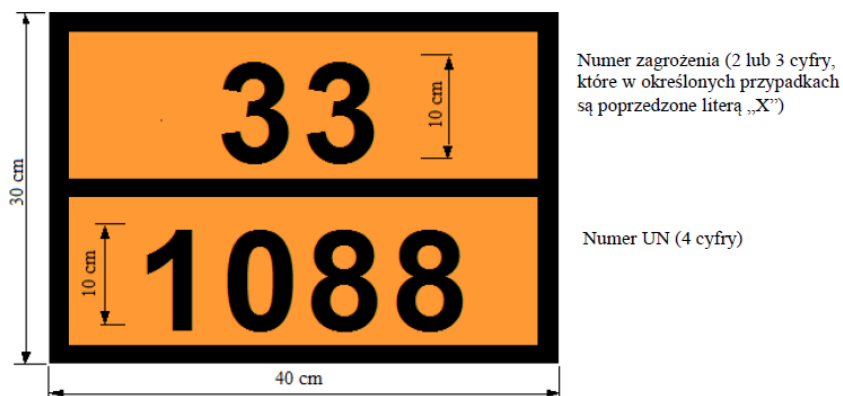
- b) kolor znaku żółty odblaskowy; strzałka oraz obwódka koloru czarnego dla taboru nowego oraz naprawianego, wielkość znaku dostosowana do miejsca, w którym jest on umieszczony.

11. Znak ostrzegawczy na zbiornikach przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych, schłodzonych skroplonych lub rozpuszczonych:



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 góry rozrządowej oraz nie wolno staczać i odrzucać taboru na wagony oznaczone takim znakiem.

12. 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. Numer zagrożenia 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 nic mają znaczenia dla określania stopnia zagrożenia. Ograniczenia podczas manewrów wynikają z treści nalepek ostrzegawczych umieszczonych na wagonie.

- 13. 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.**

Załącznik 2

Wzory nalepek ostrzegawczych (zgodnie z cz. V, dział 5.2 RID)

Zagrożenie klasy 1

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym



(Nr 1)

Podklasy 1.1, 1.2 i 1.3

Symbol (eksplodująca bomba): czarny na pomarańczowym tle.

Cyfra „1” w dolnym rogu



(Nr 1.4)

Podklasa 1.4



(Nr 1.5)

Podklasa 1.5



(Nr 1.6)

Podklasa 1.6

** Dane dotyczące podklasy: brak danych, jeśli wybuchowość przedstawia zagrożenie dodatkowe

* Dane dotyczące grupy zgodności: brak danych, jeśli wybuchowość przedstawia zagrożenie dodatkowe

Zagrożenie klasy 2

Gazy



(Nr 2.1)

Gazy palne

Symbol (płomień): czarny lub biały z wyjątkiem podanym pod 5.2.2.2.1.6 d), na czerwonym tle;

Cyfra „2” w dolnym rogu



(Nr 2.2)

Gazy niepalne, nietrujące

Symbol (butla gazowa): czarny lub biały na zielonym tle;

Cyfra „2” w dolnym rogu



(Nr 2.3)

Gazy trujące

Symbol (trupia czaszka ze skrzyżowanymi piszczelami): czarny na białym tle;

Cyfra „2” w dolnym rogu



(nr 3)

Zagrożenie klasy 3 - Materiały zapalne ciekłe



(nr 4.1)

Zagrożenie klasy 4.1 – Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące i materiały wybuchowe odczulone stałe



(nr 4.2)

Zagrożenie klasy 4.2 - Materiały podatne na samozapalenie



(nr 4.3)

Zagrożenie klasy 4.3 - Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne,



(nr 5.1)

Zagrożenie klasy 5.1 - Materiały utleniające



(nr 5.2)

Zagrożenie klasy 5.2 - Nadtlenki organiczne



(nr 6.1)

Zagrożenie klasy 6.1 - Materiały trujące



(nr 6.2)

Zagrożenie klasy 6.2 - Materiały zakaźne



(nr 7A)
kategoria II-ŻÓŁTA



(nr 7B)
kategoria III- ŻÓŁTA



(nr 7C)
kategoria I-BIAŁA

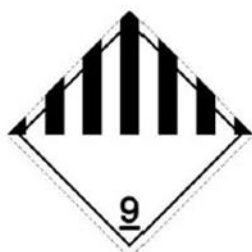
Zagrożenie klasy 7 - Materiały promieniotwórcze



(nr 7E)
Materiały rozszczepialne klasy 7



(nr 8)
Zagrożenie klasy 8 - Materiały żrące



(Nr 9)
Tło: białe;

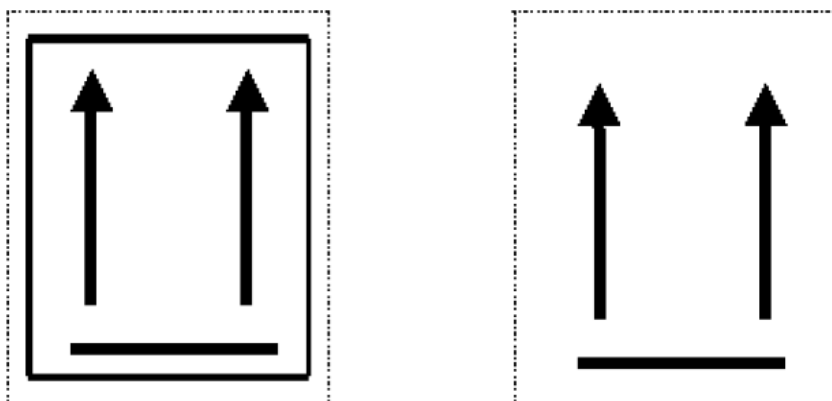


(Nr 9A)
Tło: białe;

Zagrożenie klasy 9 - Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

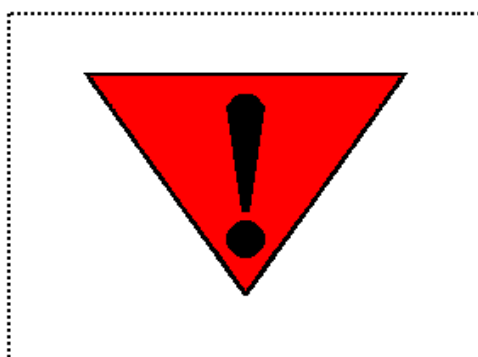
Strzałki kierunkowe wg 5.2.1.10.

lub



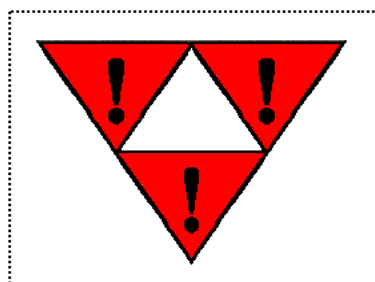
Dwie czarne lub czerwone strzałki na białym lub właściwie kontrastującym tle
Prostokątna ramka nie jest obowiązkowa

Znak manewrowania nr 13



Czerwony trójkąt z czarnym wykrzyknikiem na białym tle

Znak manewrowania nr 15 - Zakaz staczania i odrzucania



Trzy czerwone trójkąty z czarnymi wykrzyknikami. Rozrządzanie tylko przez przetaczanie; nie pozwalać najeżdżać, chronić przed najeżdżaniem innych pojazdów.

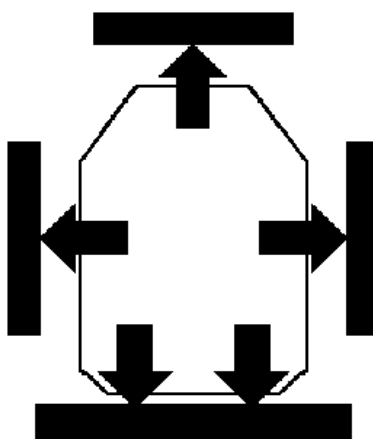
Materiały przewożone w stanie podgrzanym – według 5.3.3 RID



Inne nalepki



Towar łatwo tłukący się, kruchy. Wagon wymaga ostrożnego manewrowania.



Nalepka dla przesyłek nadzwyczajnych o przekroczonej skrajni. Nalepka koloru niebieskiego. Poniżej na przedłużeniu nalepki wpisane są dane dotyczące przesyłki nadzwyczajnej oraz numery uzgodnień na przewóz w kolejności biegu przesyłki. Przy przewozie przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej nalepka wypełniana jest w języku kolei nadania, a w komunikacji SMGS – w języku rosyjskim. Wagonów oznaczonych taką nalepką nie wolno odrzucać i staczać oraz na tak oznaczony wagon nie wolno odrzucać i staczać innych pojazdów.



Baczność! Dozorca w wagonie.

Przy przewozie sztuk przesyłek z gazami, w wagonach/kontenerach bez możliwości wentylacji - wg przepisu CW36 (Rozdział 7.5.11 RID)

UWAGA RRAK WENTYLACJI OSTROŻNIE OTWIERAĆ

Oznakowanie na drzwiach wagonu/kontenera - wysokość liter minimum 25 mm.

Znak ostrzegawczy o fumigacji

NIEBEZPIECZEŃSTWO		↑ minimum 300 mm ↓
		
TA JEDNOSTKA JEST FUMIGOWANA (nazwa fumigantu ...*) ZASTOSOWANYM (data*)..... (godzina*).....		
PRZEWIETRZONO (data*).....		
NIE WCHODZIĆ		

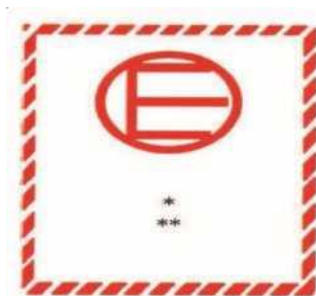
* Wstawić odpowiednie dane

←

→

minimum 400 mm

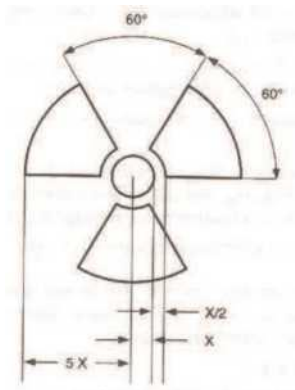
**Symbol dla oznakowania przewozu w ilościach wyłączonych spod przepisów RID
(Dział 3.5 RID)**



Znak ostrzegawczy o zagrożeniu uduszeniem



Symbol promieniowania



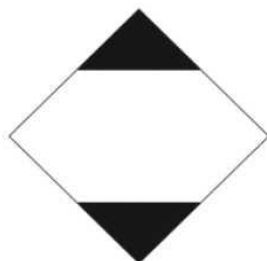
Trójlistek dla sztuk przesyłek Typu B(U), Typu B(M), Typu C
- wymiary oparte na wewnętrznym kole o promieniu $x/2$ mm

Materiały skażające środowisko wodne - według Kodeksu IMDG



Trójkąt równoramienny o podstawie: 100 mm dla opakowań lub 300 mm dla wagonów

Przewóz w ilościach ograniczonych (Rozdział 3.4.7 RID/Zał. Nr 2 do SMGS)

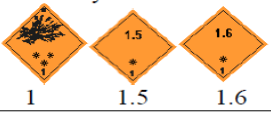
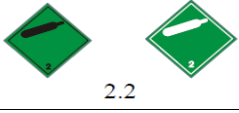


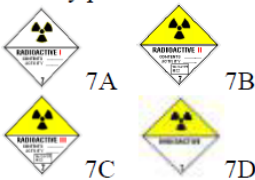
Materiały zagrażające środowisku



Załącznik 3

Dodatkowe wskazówki dla maszynisty dotyczące właściwości zagrożeń od towarów niebezpiecznych według klas i podejmowanych działań w zależności od powstałych okoliczności

Dodatkowe wskazówki dla maszynisty dotyczące właściwości zagrożeń od towarów niebezpiecznych według klas i podejmowanych działań w zależności od powstałych okoliczności		
Nalepki ostrzegawcze (1)	Właściwości zagrożeń (2)	Dodatkowe wskazówki (3)
Materiały i przedmioty wybuchowe  1 1.5 1.6	Mogą mieć różne właściwości i wywoływać różne efekty, takie jak wybuch masowy, rozrzut odłamków, pożar, świecenie, huk lub dym. Są wrażliwe na wstrząs i/lub uderzenie i/lub ciepło.	Ukryć się i pozostać z dala od okien.
Materiały i przedmioty wybuchowe  1.4	Niewielkie zagrożenie wybuchem.	Ukryć się.
Gazy palne  2.1	Zagrożenie pożarem. Zagrożenie wybuchem. Mogą znajdować się pod ciśnieniem. Zagrożenie uduszeniem. Zagrożenie poparzeniem lub odmrożeniem. Zagrożenie wybuchem opakowania przy podgrzewaniu.	Ukryć się. Unikać zagłębień terenu.
Gazy niepalne nietrujące  2.2	Zagrożenie uduszeniem. Mogą znajdować się pod ciśnieniem. Zagrożenie odmrożeniem. Zagrożenie wybuchem opakowania przy podgrzewaniu.	Ukryć się. Unikać zagłębień terenu.
Gazy trujące  2.3	Zagrożenie zatruciem. Mogą znajdować się pod ciśnieniem. Zagrożenie oparzeniem lub odmrożeniem. Zagrożenie wybuchem opakowania przy podgrzewaniu.	Ukryć się, Unikać zagłębień terenu.
Materiały ciekłe zapalne  3	Zagrożenie pożarem. Zagrożenie wybuchem. Zagrożenie wybuchem opakowania przy podgrzewaniu.	Ukryć się, Unikać zagłębień terenu.
Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały stałe wybuchowe odczulone  4.1	Zagrożenie pożarem. Może zapalić się od źródła ognia, iskry lub płomienia. Może zawierać materiały samoreaktywne podatne na rozkład egzotermiczny wskutek dostarczenia ciepła, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich, aminy), tarcia lub uderzenia. W wyniku rozkładu może wydzielać szkodliwe i zapalne gazy lub pary lub może nastąpić samozapłon. Zagrożenie wybuchem opakowania przy podgrzewaniu. Zagrożenie wybuchem odczulonych materiałów wybuchowych przy ubytku środka odczulającego.	
Materiały samozapalne  4.2	Zagrożenie samozapłonem w przypadku uszkodzenia sztuki przesyłki lub uwolnienia się materiału. Mogą silnie reagować z wodą.	
Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne  4.3	Zagrożenie wybuchem lub pożarem w przypadku zetknięcia się z wodą.	

Dodatkowe wskazówki dla maszynisty dotyczące właściwości zagrożeń od towarów niebezpiecznych według klas i podejmowanych działań w zależności od powstałych okoliczności		
Nalepki ostrzegawcze	Właściwości zagrożeń	Dodatkowe wskazówki
(1)	(2)	(3)
Materiały utleniające  5.1	Zagrożenie pożarem i wybuchem. Zagrożenie gwałtowną reakcją w przypadku kontaktu z materiałem palnym.	
Nadtlenki organiczne  5.2	Zagrożenie rozkładem egzotermicznym wskutek dostarczenia ciepła, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich i aminy), tarcia lub uderzenia. W wyniku rozkładu mogą wydzielać się szkodliwe i zapalne gazy lub pary, lub może nastąpić samozapłon.	
Materiały trujące  6.1	Zagrożenie zatruciem. Zagrożenie w przypadku przedostania się do środowiska wodnego i kanalizacji.	
Materiały zakaźne  6.2	Zagrożenie zakażeniem. Może wywołać ciężkie zachorowania u ludzi i u zwierząt. Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.	
Materiały promieniotwórcze  7A 7B 7C 7D	Zagrożenie wchłonięciem i napromieniowaniem zewnętrznym.	Ograniczyć czas narażenia.
Materiały rozszczepialne  7E	Zagrożenie reakcją łańcuchową.	
Materiały żrące  8	Zagrożenie poparzeniem chemicznym. Mogą gwałtownie reagować ze sobą, z wodą i z innymi materiałami. Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.	
Różne materiały i przedmioty niebezpieczne  9	Zagrożenie poparzeniem. Zagrożenie pożarem. Zagrożenie wybuchem. Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.	

Uwagi 1. W przypadku towarów niebezpiecznych stwarzających więcej niż jedno zagrożenie oraz ładunków mieszanych, stosuje się każdą z określonych dla nich wskazówek.

2. Powyższe dodatkowe wskazówki mogą być zmienione dla ich dostosowania do środków transportu i do przewożonych klas towarów niebezpiecznych oraz w razie potrzeby do wymagań prawa krajowego.

Dodatkowe wskazówki dla maszynisty dotyczące właściwości zagrożeń od towarów niebezpiecznych podanych przez oznakowanie i podejmowanych działań w zależności od powstałych okoliczności		
Oznakowanie	Właściwości zagrożeń	Dodatkowe wskazówki
(1)	(2)	(3)
 Materiały zagrażające środowisku	Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.	
 Materiały podgrzane	Zagrożenie oparzeniem przez ciepło.	Unikać kontaktu z gorącymi częściami wagonu lub kontenera i wydostającego się materiału.

Wypożyczenie ochrony osobistej, które powinno znajdować się w kabinie maszynisty Następujące wyposażenie ^{b)} powinno znajdować się w kabinie maszynisty: - przenośne urządzenie oświetlające; dla maszynisty - odpowiednia kamizelka lub odzież ostrzegawcza (np. opisana w normie EN 471).

b) Przedstawione wyposażenie należy w razie potrzeby uzupełnić zgodnie z istniejącym prawem krajowym.

WYKAZ ZMIAN

Nr kolejny zmiany	Podstawa wprowadzenia zmiany (rodzaj/nazwa/tytuł/data)	Zmiana dotyczy	Zmiana obowiązuje od dnia