



**Infra SILESIA
SPÓŁKA AKCYJNA
W RYBNIKU**

ISr –12

**INSTRUKCJA
o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej
na liniach i bocznicach kolejowych**

WYDANIE II

RYBNIK 2015

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U.2013, poz.1594 z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

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 zgody Infra SILESIA S.A. – są zabronione

Rybnik, dnia 08 kwietnia 2015 r.

PSI/ I - 03/ 15

ZARZĄDZENIE NR 03/ 2015

**Prezesa Zarządu Spółki
Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku**

w sprawie: **wprowadzenia do użytku służbowego wydanie drugie „Instrukcji o użytkowaniu radiołączności pociągowej na liniach i bocznicach kolejowych ISr-12”**

Na podstawie art. 17 ust 1b, w związku z art. 19 ust. 1, punkt 3 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2013 r. poz. 1594 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 264 z dnia 25 lutego 2015 r.) zarządza się co następuje:

§ 1

Wprowadza się do użytku służbowego w Spółce Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku wydanie drugie „Instrukcji o użytkowaniu radiołączności pociągowej na liniach i bocznicach kolejowych ISr-12” stanowiące załącznik nr 1 do niniejszego zarządzenia.

§ 2

„Instrukcja o użytkowaniu radiołączności pociągowej na liniach i bocznicach kolejowych ISr-12” wydanie drugie, zawiera zmiany zawarte w wykazie zmian stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszego zarządzenia.

§ 3

Traci moc „Instrukcja o użytkowaniu radiołączności pociągowej na liniach i bocznicach kolejowych ISr-12” (wydanie pierwsze) wprowadzona zarządzeniem nr 18/2010 Prezesa Zarządu Spółki – Dyrektora Naczelnego Infra SILESIA S.A. z dnia 22 września 2010 r. zatwierdzona przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzją Nr TTN-500-187/10 z dnia 16 lipca 2010 r.

§ 4

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 13 kwietnia 2015 r.

PREZES ZARZĄDU SPÓŁKI

/--/

Michał Batko

SPIS TREŚCI

Podstawowe określenia używane w instrukcji	5
Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE	6
§ 1. Cel i znajomość instrukcji	6
§ 2. Zakres instrukcji	6
§ 3. Przeznaczenie radiołączności pociągowej	6
Rozdział II OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ	7
§ 4. Opis sieci radiołączności pociągowej	7
§ 5. Nazwy kanałów	8
§ 6. Znaki wywoławcze i identyfikacja użytkowników	9
§ 7. System wywołania selektywnego	9
§ 8. Opis i obsługa urządzeń	9
Rozdział III ZASADY NAWIĄZYWANIA ŁĄCZNOŚCI	10
§ 9. Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych	10
§ 10. Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy	11
§ 11. Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd kolejowy i dyżurnym ruchu	12
§ 12. Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy kolejowe	12
§ 13. Nawiązywanie łączności między pracownikami wyposażonymi w radiotelefony przenośne a prowadzącym pojazd kolejowy lub dyżurnym ruchu	12
§ 14. Radiotelefoniczny system alarmowy	13
Rozdział IV WYKORZYSTYWANIE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ	14
§ 15. Zakres i zasady wykorzystywania radiołączności pociągowej	14
§ 16. Wymiana informacji między prowadzącym pojazd kolejowy i dyżurnym ruchu	15
§ 17. Wymiana informacji między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy	16
§ 18. Wymiana informacji między prowadzącymi pojazdy kolejowe znajdujące się na szlaku	17
§ 19. Wymiana informacji między pracownikami znajdującymi się na szlaku a prowadzącymi pojazdy kolejowe i dyżurnymi ruchu	17
Rozdział V POSTANOWIENIA KOŃCOWE	17
§ 20. Wskazania w zakresie BHP	17
§ 21. Sprawdzanie stanu urządzeń radiołączności	18
§ 22. Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową	19
§ 23. Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek	20
§ 24. Ładowanie akumulatorów do radiotelefonów przenośnych	21
§ 25. Postępowanie z urządzeniami przy wysyłaniu pojazdów kolejowych do napraw	21
WYKAZ ZMIAN	22

PODSTAWOWE OKREŚLENIA UŻYWANE W INSTRUKCJI

Pojazd kolejowy	pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.
Pojazd kolejowy z napędem	pojazd kolejowy z napędem własnym np. pojazd trakcyjny, pojazd specjalny z napędem oraz pojazdy pomocnicze z napędem.
Tabor specjalny	pojazdy kolejowe przeznaczone w szczególności do prac remontowo-budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na kursowanie samodzielnie lub w składzie pociągu.
Pojazd pomocniczy	pojazdy kolejowe z napędem, których budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągu, w tym pojazdy szynowo drogowe.
Prowadzący pojazd kolejowy z napędem	osoba posiadająca kwalifikacje i uprawnienia do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem własnym.
Przewoźnik kolejowy	przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.
Rozkaz pisemny	informacja przekazywana przez dyżurnego ruchu drużynie pociągowej na ustalonym formularzu druku przy użyciu urządzeń łączności lub doręczana.
Zarządca infrastruktury	podmiot gospodarczy wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i znajomość instrukcji

1. Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej określa zasady posługiwania się sprzętem radiotelefonicznym oraz zakres wykorzystywania tego sprzętu dla zapewnienia sprawności i bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. Znajomość niniejszej instrukcji obowiązuje:
 - 1) pracowników zatrudnionych na stanowiskach pracy, na których zostały zainstalowane urządzenia radiołączności pociągowej,
 - 2) pracowników, którym przydzielono do użytku radiotelefony przenośne dostosowane do pracy w sieci radiołączności pociągowej,
 - 3) pracowników organów instruktorskich i kontrolnych właściwych jednostek organizacyjnych nadzorujących pracę pracowników, o których mowa w pkt.1 i 2.
3. Użytkowanie urządzeń radiołączności pociągowej na liniach i bocznicach kolejowych Infra SILESIA S.A. jest dozwolone wyłącznie na podstawie niniejszej instrukcji.

§ 2

Zakres instrukcji

1. Instrukcja zawiera:
 - 1) opis systemu radiołączności pociągowej,
 - 2) zasady nawiązywania łączności radiowej,
 - 3) zakres wykorzystywania radiołączności pociągowej,
 - 4) postanowienia końcowe.
2. Zasady utrzymania urządzeń radiołączności pociągowej oraz szkolenia personelu w zakresie obsługi tych urządzeń regulują odrębne przepisy.

§ 3

Przeznaczenie radiołączności pociągowej

1. Radiotelefoniczna sieć pociągowa służy do zapewnienia łączności pomiędzy:
 - 1) dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy.
 - 2) dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków ruchu - w przypadku wystąpienia całkowitej przerwy w łączności przewodowej, lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
 - 3) prowadzącymi pojazdy kolejowe znajdującymi się na tym samym szlaku.
 - 4) pracownikami znajdującymi się na szlaku a prowadzącym pojazd kolejowy jadącym po danym szlaku, lub między tymi pracownikami i dyżurnymi ruchu posterunków ograniczających dany szlak - wyłącznie w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.
 - 5) kierownikiem pociągu i prowadzącym pojazd kolejowy.

2. Dyspozytorzy zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego, mogą w razie potrzeb nawiązywać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy za pośrednictwem dyżurnych ruchu.

Łączność bezpośrednią między prowadzącym pojazd kolejowy a dyspozytorem (w zasięgu działania jego radiotelefonu) należy realizować na kanale ratunkowym (kanał nr 005 wyłącznie w akcjach ratowniczych lub awaryjnych mających bezpośredni wpływ na płynność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego).

3. Radiotelefony przenośne sieci radiołączności pociągowej mogą być również wykorzystywane przez uprawniony personel utrzymania tych urządzeń zarządcy infrastruktury dla potrzeb nadzoru i kontroli tej sieci.
4. Włączanie do sieci radiołączności pociągowej innych użytkowników niż wymienieni w ust. 1 i 3 jest zabronione.
5. Na wybranych liniach kolejowych rozmowy radiotelefoniczne prowadzone w sieci pociągowej, mogą być rejestrowane przez rejestratory rozmów radiotelefonicznych zainstalowane na posterunkach ruchu i rejestrujące wszystkie rozmowy przychodzące i wychodzące z danego radiotelefonu stacjonarnego.
6. Pracownicy dozoru utrzymania ruchu przeprowadzają kontrolę przekazywanych informacji poprzez okresowe odsłuchiwanie rozmów rejestrowanych przez urządzenia nagrywające (posterunki ruchu wyposażone w rejestratory rozmów).

Rozdział II

OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ

§ 4

Opis sieci radiołączności pociągowej

1. Sieć radiołączności pociągowej jest siecią łączności dwukierunkowej, simpleksowej z selektywnym wywołaniem grupowym.
2. Zasada pracy simpleksowej polega na naprzemiennym nadawaniu i odbieraniu informacji.
3. Urządzenia radiotelefoniczne, umożliwiają prowadzenie rozmów pomiędzy urządzeniami przewoźnymi i stacjonarnymi na odległość do 15 km, a pomiędzy dwoma urządzeniami przewoźnymi - na odległość około 5 - 10 km.
4. Dla poszczególnych linii kolejowych, przydzielone są odpowiednie częstotliwości pracy (kanały) potwierdzane na wyświetlaczu manipulatora radiotelefonu nazwami własnymi kanałów. Przy przejeździe z jednej linii na drugą należy przełączyć radiotelefon na kanał obowiązujący na danej linii. Współpraca z radiotelefoniczną siecią pociągową innych zarządców w punktach stycznych, odbywa się na kanałe właściwym dla danej linii.
5. Numery kanałów obowiązujące na poszczególnych liniach Infra SILESIA S.A. podane są w służbowych rozkładach jazdy pociągów i oznaczone literą „K” z dodaniem cyfry oznaczającej numer kanału (nr 1÷4 i 6÷8) np. „K2”, a miejsca zmiany kanału na linii określone są wskaźnikami W28.
6. Radiotelefony przewoźne zainstalowane w pojazdach kolejowych oraz radiotelefony kierowników pociągów, mogą być wyposażone dodatkowo w kanały sieci manewrowej.

§ 5 Nazwy kanałów

1. Kanały sieci radiolączności pociągowej posiadają odpowiednie nazwy, wyświetlane przez manipulatory radiotelefonów stacjonarnych i przewoźnych:

1) urządzenia stacjonarne:

- a) kanał podstawowy (pozycja przełącznika) 001 - częstotliwość sieci radiolączności pociągowej Infra SILESIA S.A. obowiązująca na danej linii (napis na wyświetlaczu **"Pociąg Piasek K..."**),
- b) kanał (pozycja przełącznika) 002 - częstotliwość sieci ratunkowej (napis na wyświetlaczu **"Ratunkowy Piasek"**),
- c) kanał (pozycja przełącznika) 000 - częstotliwość do testowania systemu „Radio-Stop” (napis na wyświetlaczu **"Test Radio-Stop"**)

2) urządzenia przewoźne:

- a) kanał (pozycja przełącznika) 001÷004 i 006÷008 - częstotliwości sieci radiolączności pociągowej (napis na wyświetlaczu **"Pociąg Piasek K..."**)
- b) kanał (pozycja przełącznika) 005 - częstotliwość sieci ratunkowej (napis na wyświetlaczu **"Ratunkowy Piasek"**)
- c) kanał (pozycja przełącznika) 000 - częstotliwość do testowania systemu „Radio-Stop” (napis na wyświetlaczu **"Test Radio-Stop"**)

Cyfra po literze „K...” oznacza numer kanału (i odpowiadający mu numer wskaźnika W28).

Np.: kanał (pozycja przełącznika) 002 o nazwie **"Pociąg Piasek K2"** oznacza kanał nr 2 sieci pociągowej Infra SILESIA S.A. i odpowiadający mu wskaźnik W28 o oznaczeniu „K2”.

2. Radiotelefony przewoźne mogą być dodatkowo wyposażone w kanały sieci pociągowej innych zarządców (przykład dla PKP):

- 1) kanał (pozycja przełącznika) 011÷017 - częstotliwości sieci radiolączności pociągowej Kolei PKP (napis na wyświetlaczu **"Pociąg PKP R..."** ,
- 2) kanał (pozycja przełącznika) 018 - częstotliwość sieci ratunkowej PKP (napis na wyświetlaczu **"Ratunkowy PKP"**),
- 3) kanał (pozycja przełącznika) 000 - częstotliwość do testowania systemu „Radio-Stop” (napis na wyświetlaczu **"Test Radio-Stop"**).

Cyfra po literze „R...” oznacza numer kanału (i odpowiadający mu numer wskaźnika W28), na PKP.

Np.: kanał (pozycja przełącznika) 016 o nazwie **"Pociąg PKP R6"** oznacza kanał nr 6 sieci pociągowej PKP i odpowiadający mu wskaźnik W28 o oznaczeniu „R6”.

3. Wykaz numeracji i nazw kanałów znajduje się w załączniku do służbowego rozkładu jazdy przewoźnika.

§ 6

Znaki wywoławcze i identyfikacja użytkowników

1. W sieci radiolączności pociągowej stosowane są następujące znaki wywoławcze, potwierdzone pięciodzianową identyfikacją radiotelefonów stacjonarnych i przewoźnych:
 - 1) Radiotelefony stacjonarne:
 - a) Posterunki następne - nazwa posterunku, np. posterunek Barbara ma znak wywoławczy „Barbara”, potwierdzony na wyświetlaczu manipulatora identyfikatorem „**BARBA**”. Jeżeli na stacji jest więcej dyżurnych ruchu wyposażonych w radiotelefony łączności pociągowej, przy podawaniu nazwy stacji należy tę nazwę uzupełnić skrótem nastawni np. „Jęzor Centralny JCA” potwierdzony na wyświetlaczu manipulatora identyfikatorem „**JCA**” (zmiana nazwy identyfikatora nie jest możliwa przez użytkownika),
 - b) Warsztaty radiowe utrzymujące sieć pociągową – nazwa warsztatu, uzupełniona nazwą zakładu lub miejscowości, np. Warsztat Radiowy Jęzor ma znak wywoławczy „Radiowy Jęzor”, potwierdzony na wyświetlaczu manipulatora identyfikatorem „**RAJEZ**”.
 - 2) Radiotelefony przewoźne – numery pociągów, np. pociąg nr 2061 ma znak wywoławczy „Pociąg 2061”, potwierdzony na wyświetlaczu manipulatora identyfikatorem „**02061**” (numer pociągu wprowadza z klawiatury manipulatora, prowadzący pojazd kolejowy).
2. Poza identyfikacją nazwy użytkownika, radiotelefony stacjonarne i przewoźne sieci radiolączności pociągowej wysyłają także identyfikację numerów wewnętrznych radiotelefonów.

§ 7

System wywołania selektywnego

1. W zastosowanym systemie wywołania, użytkownicy sieci radiolączności pociągowej dzielą się na 2 grupy:
 - 1) prowadzący pojazdy kolejowe, pracownicy dokonujący obchodu torów i drużyny konduktorskie - zwani „pierwszą grupą użytkowników”,
 - 2) dyżurni ruchu posterunków ruchu - zwani „drugą grupą użytkowników”.
2. Łączność z abonentami jednej z dwóch grup użytkowników nawiązuje się przez wysłanie właściwego sygnału wywoławczego „**ZEW...**” odpowiedniego dla danej grupy użytkowników, a następnie przez głosowe wywołanieżądanego abonenta.

Samo wywoływanie głosem bez uprzedniego wysłania sygnału wywoławczego, nie pozwoli na nawiązanie łączności z żądanym abonentem.

§ 8

Opis i obsługa urządzeń

1. W sieci radiolączności pociągowej stosowane są następujące urządzenia radiotelefoniczne:
 - 1) zestaw stacjonarny: urządzenie radiokomunikacyjne zainstalowane w budynku lub innym obiekcie stałym posiadające antenę stacjonarną,

- 2) zestaw przewoźny - urządzenie radiokomunikacyjne zainstalowane w pojeździe kolejowym lub szynowo - drogowym, zasilane z pokładowego źródła energii elektrycznej i posiadające antenę przewoźną taborową lub prętową,
 - 3) zestaw przenośny - urządzenie radiokomunikacyjne przystosowane do noszenia przez użytkownika i zasilane z wewnętrznej baterii akumulatorów.
2. Szczegóły techniczne dotyczące prawidłowej obsługi i bezpiecznej eksploatacji urządzeń radiołączności pociągowej zawarte są w instrukcjach technicznych lub w instrukcjach obsługi danego typu radiotelefonu..

Rozdział III

ZASADY NAWIĄZYWANIA ŁĄCZNOŚCI

§ 9

Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych

1. Rozmowa radiotelefoniczna powinna być prowadzona w taki sposób, aby mowa była zrozumiała.
W tym celu należy przestrzegać następujących zasad:
 - 1) wymawiać każde słowo wyraźnie,
 - 2) mówić w równomiernym tempie,
 - 3) utrzymywać równomierny poziom natężenia głosu,
 - 4) mikrofon trzymać w odległości od 10 do 15 cm od ust.
2. Przed nawiązaniem łączności, należy przez okres kilku sekund, dokonać nasłuchu, czy w tym czasie nie jest prowadzona rozmowa przez innych użytkowników.
W radiotelefonach stacjonarnych i przewoźnych zajęcie kanału (prowadzenie rozmowy) sygnalizowane jest świeceniem lampki fali nośnej na płycie czołowej manipulatora.
3. Przerywanie rozmów prowadzonych przez inne osoby może być stosowane tylko dla przekazania meldunków dotyczących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.
4. W celu nawiązania łączności z innym użytkownikiem sieci radiotelefonicznej pociągowej należy:
 - 1) upewnić się czy odpowiedni kanał radiotelefoniczny jest wolny,
 - 2) zdjąć mikrofon z zaczepu i nacisnąć właściwy przycisk wywołania selektywnego manipulatora odpowiadający danej grupie użytkowników,
 - 3) po zwolnieniu przycisku wywołania selektywnego, nacisnąć przycisk nadawania w mikrofonie i wywołać żądanego użytkownika głosem, podając znak wywoławczy użytkownika, z którym ma być prowadzona rozmowa oraz swój znak wywoławczy,
 - 4) po zakończeniu wywołania głosem, wypowiedzieć słowo „odbiór” po czym natychmiast należy zwolnić przycisk nadawania mikrofonu i nasłuchiwać odpowiedzi; jeżeli wywołany użytkownik nie zgłosi się, powtórzyć wywołanie przyciskiem wywołania selektywnego i głosem,
 - 4a) znakami wywoławczymi dla radiotelefonów stacjonarnych są nazwy posterunków ruchu, dla radiotelefonów przewoźnych -numery pociągów, a dla radiotelefonów przenośnych odpowiednie hasła słowne i cyfrowe.
 - 5) po usłyszeniu w głośniku sygnału wywoławczego selektywnego i skierowanego do „siebie” wołania głosem, należy:

- a) sprawdzić czy identyfikator (alfanumeryczna nazwa radiotelefonu stacjonarnego lub numer pociągu) wywołującego użytkownika, odpowiada wywołaniu głosem,
 - b) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - c) przycisnąć przycisk nadawania w mikrofonie i obowiązkowo - odpowiedzieć na wywołanie.
- 5. W przypadku usłyszenia sygnału wywoławczego i wywołania głosem skierowanego „nie do siebie”, nie należy zdejmować mikrofonu z zaczepu, co spowoduje wyłączenie głośnika po upływie 6 do 10 sekund.
 - 6. Przez cały czas mówienia do mikrofonu, przycisk nadawania mikrofonu musi być przyciśnięty.
 - 7. Po przekazaniu informacji, wypowiedzieć słowo „odbiór” po czym natychmiast zwolnić przycisk nadawania i wysłuchać odpowiedzi. Słowa „odbiór” nie nadaje się tylko wówczas, gdy nie oczekuje się odpowiedzi od osoby, z którą była prowadzona rozmowa; w takim przypadku rozmowę kończy się słowem „koniec”.
 - 7a. Odbierający informację po usłyszeniu słowa „odbiór” przyciska przycisk mikrofonowy i potwierdza odebraną informację.
 - 8. Odebrany za pośrednictwem radiotelefonu meldunek powinien być:
 - 1) potwierdzony — gdy było nadane słowo „odbiór” np. w następujący sposób: „Tu dyżurny ruchu stacji Barbara, meldunek zrozumiałem”,
 - 2) powtórzony — gdy było nadane żądanie powtórzenia meldunku np. w następujący sposób: „Tu dyżurny ruchu stacji Barbara, powtarzam meldunek”.
 - 9. Natężenie siły głosu można regulować wg uznania elementami regulacyjnymi radiotelefonu.
 - 10. Zabrania się użytkownikowi wyłączania radiotelefonu w czasie pełnienia dyżuru.

§ 10

Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy

- 1. Dyżurny ruchu po upewnieniu się, że kanał radiotelefoniczny jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 9 ust. 4, a następnie wywołuje głosem żądany pociąg np. w następujący sposób: „Pociąg 2061, tu Barbara, zgłoś się - odbiór”.
- 2. Prowadzący pojazd kolejowy słysząc skierowane do siebie wywołanie, sprawdza na wyświetlaczu zgodność identyfikatora wywołującego użytkownika radiotelefonu stacjonarnego, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie; „Barbara, tu pociąg 2061, zgłaszam się - odbiór”.
- 3. Po nawiązaniu łączności prowadzi się rozmowę (wymianę informacji) według zasad podanych w § 9.
- 4. Jeżeli na stacji jest dwóch lub więcej dyżurnych ruchu wyposażonych w radiotelefony łączności pociągowej, przy podawaniu nazwy stacji, należy tę nazwę uzupełnić skrótem nastawni np.: „Jęzor Centralny JCA”.

§ 11

Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd kolejowy i dyżurnym ruchu

1. Prowadzący pojazd kolejowy po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiotelefoniczny o nazwie i numerze wskaźnika W28 właściwym dla danej linii jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 9 ust. 4, a następnie wywołuje głosem dyżurnego ruchu żądanego posterunku następczego np. „Barbara, tu pociąg 2061, zgłoś się - odbiór” lub „Jęzor Centralny JCA”, tu pociąg 2171, zgłoś się - odbiór”.
2. Dyżurny ruchu słysząc skierowane do siebie wywołanie, sprawdza na wyświetlaczu zgodność identyfikatora wywołującego użytkownika (numer pociągu), zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np.: „pociąg 2061, tu Barbara, zgłaszam się - odbiór”.
3. Po nawiązaniu łączności następuje rozmowa (wymiana informacji) według zasad podanych w § 9.

§ 12

Nawiązywanie łączności pomiędzy prowadzącymi pojazdy kolejowe.

1. Prowadzący pojazd kolejowy, który zamierza nawiązać łączność z innym prowadzącym pojazd kolejowy po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiotelefoniczny jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 9 ust. 4, a następnie wywołuje żądany pociąg głosem np. „Pociąg 2113, tu pociąg 2042, zgłoś się - odbiór”.
2. Prowadzący pojazd kolejowy słysząc skierowane do siebie wywołanie, sprawdza na wyświetlaczu zgodność identyfikatora wywołującego użytkownika (numer pociągu), zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np. „Pociąg 2042, tu pociąg 2113, zgłaszam się - odbiór”.
3. Po nawiązaniu łączności następuje rozmowa (wymiana informacji) według zasad podanych w § 9.

§ 13

Nawiązywanie łączności pomiędzy pracownikami wyposażonymi w radiotelefony przenośne a prowadzącym pojazd kolejowy lub dyżurnym ruchu

1. W przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, pracownicy dysponujący radiotelefonem przenośnym mogą nawiązywać łączność z prowadzącymi pojazdy kolejowe lub dyżurnymi ruchu.

W tym celu należy:

- 1) przełącznik kanałów ustawić w pozycji odpowiadającej właściwemu kanałowi sieci pociągowej,
 - 2) upewnić się, czy nie jest prowadzona rozmowa,
 - 3) wywołać prowadzącego pojazd kolejowy lub dyżurnego ruchu według zasad obowiązujących dla wywołania alarmowego.
2. Kierownicy pociągów mogą nawiązywać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy w celu wymiany informacji lub konieczności wezwania do najbliższej stacji pomocy (np.

lekarskiej lub policji), albo podania sygnału „Gotów do odjazdu” (w zespołach trakcyjnych i wagonach silnikowych).

W tym celu należy postępować zgodnie z zasadami podanymi w § 9.

§ 14

Radiotelefoniczny system alarmowy

1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiolączności pociągowej, pracownik który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenie wystąpienia tego zagrożenia i posiada dostęp do radiotelefonu w sieci radiolączności pociągowej, zobowiązany jest natychmiast nadać sygnał „ALARM” za pomocą radiotelefonu. Nadanie sygnału „ALARM” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki.
2. Sygnał „ALARM” może być nadany:
 - 1) automatycznie,
 - 2) słownie - gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału „ALARM” automatycznie.
3. Automatyczne nadanie sygnału „ALARM” następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu. Powoduje to natychmiastowe samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „ALARM”. Automatyczne nadawanie sygnału „ALARM” trwa do chwili skasowania nadawania. Czynność tę należy wykonać w sposób ustalony w instrukcji obsługi radiotelefonu, z którego nadany został sygnał „ALARM”.
4. W celu nadania sygnału „ALARM” słownie należy:
 - 1) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - 2) przycisnąć kolejno dwa przyciski selektywnego wywołania „ZEW 1” i „ZEW 3”,
 - 3) wypowiedzieć do mikrofonu co najmniej pięć razy słowo „ALARM”.
5. Pracownik, który nadał sygnał „ALARM” automatycznie powinien niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym najbliższego dyżurnego ruchu o przyczynie nadania sygnału „ALARM”. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym. Dyżurny ruchu o zaistniałym fakcie powinien natychmiast powiadomić dyspozytora.
6. Prowadzący pojazdy kolejowe, po usłyszeniu sygnału „ALARM” zobowiązani są natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie.
7. Pracownicy, którzy usłyszeli w swoich radiotelefonach sygnał „ALARM” nadany słownie powinni natychmiast przerwać prowadzone rozmowy. Wyjaśnienie przyczyn jego nadania dokonuje się na kanale, na którym nadany został ten sygnał.

Odebranie sygnału „ALARM” nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali do przełączenia radiotelefonu na kanał ratunkowy (kanał 005 lub dla PKP 018) w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z najbliższym dyżurnym ruchem.
8. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM” dyżurny ruchu odnotowuje w dzienniku ruchu przez całą szerokość strony:

„O godz. min..... nadano (usłyszano) sygnał „ALARM”.

9. Dyspozytor, na podstawie odebranych od dyżurnych ruchu zawiadomień, określa obszar zagrożenia i do czasu wyjaśnienia sytuacji, za pośrednictwem dyżurnych ruchu wstrzymuje ruch pociągów jadących w kierunku obszaru zagrożenia.
10. Prowadzący pojazd kolejowy, po wyjaśnieniu przyczyn nadania sygnału „ALARM” postępuje stosownie do otrzymanych poleceń. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, jedzie dalej na widoczność do najbliższego posterunku ruchu, według zasad określonych „Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów”.
11. Po ustaleniu miejsca i przyczyny nadania sygnału „ALARM”, dyspozytor w zależności od powstałej sytuacji, wydaje dyspozycje dotyczące dalszego prowadzenia ruchu pociągów.
12. Po przywróceniu ruchu na szlakach objętych sygnałem „ALARM”, dyżurni ruchu wpisują w dzienniku ruchu przez całą szerokość strony treść:
„O godz.... min.... przywrócono normalny ruch pociągów (lub z odpowiednimi obostrzeniami)”.
13. Wszystkie rozmowy prowadzone między dyspozytorem a dyżurnymi ruchu oraz między dyżurnymi ruchu i prowadzącymi pojazdy kolejowe odnotowują w dzienniku telefonicznym - o ile nie są one rejestrowane samoczynnie.
14. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM” jak również wszystkie otrzymane w związku z tym dyspozycje dyżurnego ruchu podlegają odnotowaniu przez pracowników podmiotów gospodarczych korzystających z infrastruktury kolejowej w dokumentach określonych przez te podmioty.
15. Fakt użycia w radiotelefonie przycisku „ALARM” powinien być odnotowany przez dyżurnego ruchu w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności, a przez prowadzącego pojazd kolejowy w książce pokładowej pojazdu z napędem. Użytkownicy radiotelefonów, którzy wysyłając sygnał „ALARM” musieli zniszczyć osłonkę przycisku „ALARM”, powinni niezwłocznie zgłosić konieczność jej wymiany i zapłombowania uprawnionym pracownikom.
16. Wszystkie pojazdy kolejowe z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej muszą być wyposażone w urządzenia systemu „Radio – stop”.

Rozdział IV

WYKORZYSTYWANIE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ

§ 15

Zakres i zasady wykorzystywania radiołączności pociągowej

1. Urządzenia radiołączności pociągowej mogą być wykorzystane do przekazywania rozkazów i innych informacji, zgodnie z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów.
2. Rozkazy mogą być przekazywane przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy, po zatrzymaniu pojazdu. Zatrzymanie pojazdu nie jest wymagane jeżeli:
 - 1) obsada pojazdu kolejowego jest dwuosobowa, a posterunek ruchu przekazujący rozkaz lub pojazd kolejowy wyposażony jest w rejestrator rozmów lub
 - 2) pojazd kolejowy wyposażony jest w urządzenia umożliwiające odbiór rozkazów drogą transmisji danych.
3. Prowadzący pojazd kolejowy może odmówić przyjęcia rozkazu w czasie jazdy i

zatrzymać pojazd jeżeli uzna, że brak jest dostatecznego czasu na jego przyjęcie i zastosowanie się do jego treści.

4. Przekazywanie przez dyżurnego ruchu radiotelefonicznego zezwolenia na jazdę może nastąpić dopiero wtedy, gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 2 i 3 i nie ma przeszkód do jazdy.
5. Jeżeli w pociągu jest więcej czynnych pojazdów kolejowych, dyżurny ruchu przekazuje rozkazy prowadzącemu pierwszy pojazd kolejowy.
6. W czasie całkowitej przerwy w łączności przewodowej, urządzenia radiołączności pociągowej mogą być czasowo wykorzystywane do zapowiadania pociągów według zasad określonych w ISr-1 „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na liniach i bocznicach kolejowych”.

§ 16

Wymiana informacji między prowadzącym pojazd kolejowy i dyżurnym ruchu

1. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pojazdu kolejowego na szlaku, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstępowy sygnału „Stój” lub sygnału wątpliwego, nie działaniu torowego urządzenia SHP i o innych spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu, prowadzący pojazd kolejowy powinien zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu, a jeżeli jest to niemożliwe - dyżurnego ruchu przedniego posterunku ruchu.
2. Prowadzący pojazd kolejowy podczas zbliżania się do tarczy ostrzegawczej lub do ostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej informujących, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”, zobowiązany jest jako pierwszy nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, powtórzyć wskazania semafora i zapytać o dyspozycje.

Rozmowy powinny być prowadzone wg przykładów:

1) Prowadzący pojazd kolejowy:

„Barbara, tu pociąg 2042 - semafor jest na stój, czy są dyspozycje - odbiór”.

2) Dyżurny ruchu:

„Tu Barbara, dla pociągu 2042 semafor jest na stój, postój około 5 minut, odbiór”

lub

„Tu Barbara, pociąg 2042, wjazd na stację odbędzie się na sygnał zastępczy, odbiór”.

3) Prowadzący pojazd kolejowy:

„Tu pociąg 2042, zrozumiałem, koniec”.

3. Prowadzący pojazd kolejowy pociągu zatrzymanego przed sygnałem „Stój” na obsługiwanej semaforze, zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu obsługującym semafor - dla wyjaśnienia przyczyny zatrzymania. Gdy nawiązanie tej łączności jest niemożliwe, prowadzący pojazd kolejowy obowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu tylnego posterunku następczego i wyjaśnić przyczynę zatrzymania, a jeżeli jest to niemożliwe – kierownik pociągu lub pomocnik maszynisty powinien udać się do najbliższego posterunku technicznego w celu wyjaśnienia przyczyny zatrzymania pociągu.

4. Jeżeli nie nawiązano łączności, o której mowa w ust. 3, a dyżurny ruchu stwierdzi, że pociąg minął semafor wskazujący sygnał „Stój” obowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania pociągu w sposób alarmowy (§ 14) albo przy użyciu innych dostępnych środków.
5. Prowadzący pojazd kolejowy może przekazać dyżurnemu ruchu posterunku ruchu, w którego zasięgu znajduje się, informację przeznaczoną dla dyspozytora przewoźnika kolejowego.
6. Po minięciu miejsca oznaczonego wskaźnikiem W 28 i po przełączeniu urządzeń radiotelefonicznych na odpowiedni numer kanału sieci radiołączności pociągowej, prowadzący pojazd kolejowy zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu przedniego posterunku, w celu upewnienia się o prawidłowym działaniu urządzeń radiołączności pociągowej.
7. Nawiązanie łączności powinno nastąpić nie później niż do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego przedniego posterunku.
8. Jeżeli nawiązanie łączności z przednim posterunkiem jest nie możliwe prowadzący pojazd kolejowy powinien tak regulować prędkość aby na wysokości najbliższego posterunku ruchu pociąg zatrzymać i wyjaśnić przyczynę braku radiołączności i postępować zgodnie z § 23 niniejszej instrukcji.

§ 17

Wymiana informacji między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy

1. Dyżurny ruchu powinien niezwłocznie nawiązać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy w przypadku, gdy w wyniku obserwacji przejeżdżającego pociągu stwierdzi nieprawidłowości (np. grzanie osi, przesunięcie ładunku, brak sygnałów końcowych itp.) lub dla przekazania rozkazów, o których mowa w § 15.
2. Dyżurny ruchu zobowiązany jest zgłosić się na każde wywołanie skierowane do niego.
3. Jeżeli informacja przeznaczona dla prowadzącego pojazd kolejowy musi być przekazana przed wyjazdem na szlak lub wjazdem na stację, dyżurny ruchu, o ile sam nie może jej przekazać prowadzącemu pojazd kolejowy lub zainteresowanemu dyżurnemu ruchu przekazuje informację dyspozytorowi zarządcy infrastruktury. Dyspozytor powinien zobowiązać dyżurnego ruchu posterunku w pobliżu którego znajduje się aktualnie pojazd kolejowy do przekazania informacji. W treści informacji należy określić dokładne miejsce (szlak, kilometr, post. ruchu), którego ona dotyczy.
4. W przypadku, gdy dyżurny ruchu odbierze informację o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub zostało nadane wezwanie o pomoc (pogotowie, Polica, itp.), powinien natychmiast podjąć wszelkie środki, stosownie do obowiązujących instrukcji oraz powiadomić o tym dyspozytora.
5. Jeżeli odebrana z pociągu informacja ma być przekazana do wiadomości dyspozytorowi lub przedstawicielowi przewoźnika kolejowego, dyżurny ruchu przekazuje ją za pośrednictwem dyspozytora zarządcy infrastruktury.
6. W przypadku otrzymania informacji, o których mowa w § 16 ust. 1 dyżurny ruchu-o ile istnieje taka potrzeba-powinien przekazać ją, zainteresowanym prowadzącym pojazdy kolejowe. Jeżeli zachodzi taka konieczność informację należy przekazać w formie rozkazu pisemnego z uwzględnieniem postanowień instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów.

§ 18

Wymiana informacji między prowadzącymi pojazdy kolejowe znajdującymi się na szlaku

1. Prowadzący pojazdy kolejowe zobowiązani są przekazywać wzajemnie informacje w następujących przypadkach:
 - 1) zauważenia na torze okoliczności zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów,
 - 2) stwierdzenia, że mijany pociąg jedzie po torze, na którym zauważono stojący przed nim inny pojazd kolejowy (nie dotyczy szlaków wyposażonych w samoczynną blokadę liniową),
 - 3) stwierdzenia usterek w pojazdach kolejowych znajdujących się w pociągu,
 - 4) stwierdzenia pożaru w pociągu,
 - 5) stwierdzenia nieprawidłowości w osygnalizowaniu czoła pociągu,
 - 6) zauważenia usterek w sieci trakcyjnej.
2. Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy kolejowe należy przeprowadzać w sposób opisany w § 12. Jeśli numer pociągu jest nieznany, należy używać określenia „parzysty” lub „nieparzysty” z ewentualnym dodatkowym określeniem bliżej precyzującym pojazd kolejowy.
3. W przypadku grożącego niebezpieczeństwa, prowadzący pojazd kolejowy powinien nadać sygnał „ALARM” w sposób automatyczny lub słownie.

§ 19

Wymiana informacji między pracownikami znajdującymi się na szlaku, a prowadzącymi pojazdy kolejowe i dyżurnymi ruchu

1. Przekazywanie informacji ze szlaku do pojazdu kolejowego lub posterunku ruchu może być dokonywane przez pracowników wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 4.
2. Wszystkie informacje dotyczące bezpieczeństwa ruchu powinny być przekazywane w systemie alarmowym do wiadomości prowadzących pojazdy kolejowe jadących na szlaku oraz dyżurnych ruchu posterunków ruchu przylegających do tego szlaku.
3. Ujawnione usterki dotyczące pojazdów kolejowych np. brak sygnałów końcowych, hamowanie pociągu itp. pracownik znajdujący się na szlaku powinien przekazać prowadzącemu pojazd kolejowy oraz dyżurnym ruchu posterunków przyległych do danego szlaku. Nawiązanie łączności odbywa się według zasad podanych w § 13.

Rozdział V

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 20

Wskazania w zakresie BHP

1. Zabrania się użytkownikom urządzeń radiołączności dokonywania jakichkolwiek manipulacji wewnątrz urządzeń oraz samowolnego odłączania urządzeń radiołączności od instalacji.

2. Zabrania się użytkownikom urządzeń radiołączności przeprowadzania rozmów radiotelefonem w czasie naprawy i konserwacji urządzeń radiołączności zainstalowanych na pojeździe kolejowym lub w budynku posterunku ruchu.

§ 21

Sprawdzanie stanu urządzeń radiołączności

1. Dyżurny ruchu obejmujący pracę obowiązany jest:
 - 1) sprawdzić zewnętrzny stan urządzeń (plomby na poszczególnych zespołach, kable podłączeniowe, wskaźniki sygnalizacyjne, wyświetlacz),
 - 2) sprawdzić działanie urządzenia przez nawiązanie łączności z sąsiednim posterunkiem ruchu lub uprawnionymi pracownikami do utrzymania urządzeń łączności,
 - 3) odnotować wynik sprawdzenia w dzienniku telefonicznym.
2. Prowadzący pojazd kolejowy obejmujący pracę na pojeździe obowiązany jest:
 - 1) sprawdzić zewnętrzny stan urządzeń (plomby na poszczególnych zespołach, kable podłączeniowe, wskaźniki sygnalizacyjne, wyświetlacz) oraz czy urządzenia są w komplecie,
 - 2) sprawdzić, czy ewentualne usterki w działaniu urządzeń radiołączności zgłoszone wcześniej zostały usunięte,
 - 3) sprawdzić prawidłowość działania urządzeń przez nawiązanie łączności z najbliższym radiotelefonem stacjonarnym lub przewoźnym (dyżurnym ruchu, pojazdem kolejowym z napędem) z obu kabin sterowniczych, a wynik odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem i potwierdzić zapis podpisem prowadzącego pojazd kolejowy.
3. Prowadzący pojazd kolejowy przyjmując pojazd od przekazującego, obowiązany jest:
 - 1) uzyskać informacje od przekazującego pojazd o stanie urządzeń radiołączności,
 - 2) sprawdzić prawidłowość działania urządzeń przez nawiązanie łączności z najbliższym radiotelefonem stacjonarnym lub przewoźnym (dyżurnym ruchu lub pojazdem kolejowym) a wynik odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem za podpisem.
 - 3) W razie przyjęcia pojazdu z niesprawnymi urządzeniami radiołączności lub z zerwanymi plombami, odnotować to w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, wpisując godzinę przyjęcia (podpisują przekazujący i przyjmujący pojazd),
 - 4) o niesprawnym działaniu urządzeń radiołączności prowadzący pojazd kolejowy zobowiązany jest zawiadomić dyżurnego ruchu tego posterunku, na którym obejmuje pracę.
4. Pracownik, któremu przydzielono do użytkowania radiotelefon przenośny zobowiązany jest sprawdzić:
 - 1) stan naładowania akumulatora radiotelefonu,
 - 2) stan kabla łączącego zespół nadawczo-odbiorczy z manipulatorem,
 - 3) stan gniazd, przełączników i anteny,
 - 4) prawidłowość działania urządzenia przez nawiązanie łączności z dowolnym radiotelefonem (stacjonarnym, przewoźnym lub przenośnym) pracującym na tym samym kanale.

§ 22
Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania
pociągów drogą radiową

1. Pojazdy kolejowe z napędem wyposażone w urządzenia radiołączności pociągowej oraz system „Radio-stop” wjeżdżając na linie kolejowe zarządcy infrastruktury powinny mieć czynne i sprawne te urządzenia.
2. Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową polega na kontroli prawidłowego nadania i odbioru sygnału „ALARM” nadawanego w sposób automatyczny.
3. Radiotelefony zainstalowane w pojazdach kolejowych połączone są z układami nagłego hamowania, które zostają włączone samoczynnie w przypadku odebrania przez dany radiotelefon sygnału „ALARM” nadanego w sposób automatyczny.
4. Sprawdzenia prawidłowości działania systemu „Radio-stop” w radiotelefonach stacjonarnych zainstalowanych na posterunkach ruchu dokonuje zarządca infrastruktury poprzez przełączenie radiotelefonu na kanał testowy oznaczony jako „Kanał 000” i naciśnięciu przycisku „ALARM”. Prawidłowe działanie sygnalizowane jest pulsowaniem przycisku „ALARM” i słyszalnym trzytonowym sygnałem dźwiękowym. Przeprowadzenie testu sprawności systemu Radio-stop należy wykonywać na pierwszej zmianie podczas objęcia dyżuru z częstotliwością raz na dobę oraz każdorazowo w przypadku otwierania posterunku do ruchu czynnego okresowo”.
5. Sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i instalacji systemu „Radio-stop” na pojazdach kolejowych dokonuje użytkujący dany pojazd.
6. Sprawdzenia radiotelefonu przewoźnego zainstalowanego na pojeździe kolejowym i instalacji systemu „Radio-stop” dokonuje się przy uruchomionym pojeździe i włączonym radiotelefonie, na kanale testowym w obu kabinach sterowniczych, a w przypadku pociągu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych – tylko w kabinach czołowych lub mogących być czołowymi według planu obiegu składu. Wyboru kanału testowego zależnie od typu radiotelefonu, dokonuje się zawsze poprzez ustawienie na kanał oznaczony jako „Kanał 000”.
7. Sprawdzeń, o których mowa w ust. 4 i 5, użytkownicy dokonują według postanowień przepisów wewnętrznych.
8. Wynik sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i urządzeń systemu „Radio-stop” oraz kompletność plomb przewidzianych dla danego typu radiotelefonu powinny być wpisane do książki pokładowej pojazdu z napędem i potwierdzone podpisem przez dokonującego sprawdzenia.
9. Za sprawność działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop” oraz kompletność plomb przewidzianych dla danego typu radiotelefonu na pojazdach kolejowych, odpowiada użytkujący dany pojazd.
10. Przewoźnicy kolejowi, którzy po raz pierwszy będą korzystać z linii kolejowych zarządcy infrastruktury podlegają jednorazowemu szkoleniu w zakresie procedury sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop”. Szkolenie przeprowadzają właściwe jednostki organizacyjne zarządcy infrastruktury na pojeździe kolejowym wytypowanym przez przewoźnika kolejowego. Wyniki sprawdzenia odnotowuje się według ust. 8.

§ 23

Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek

1. Dyżurny ruchu w przypadku stwierdzenia uszkodzenia w obsługiwanym radiotelefonie powinien:

- 1) dokonać odpowiedniego zapisu w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności
- 2) zawiadomić o uszkodzeniu właściwego dyspozytora, dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków i personel utrzymania urządzeń radiołączności.

Dyżurni ruchu sąsiednich posterunków ruchu o zaistniałym uszkodzeniu powiadamiają radiotelefonem prowadzących pojazdy kolejowe z napędem wyprawianych w kierunku posterunku ruchu, na którym zaistniało uszkodzenie urządzeń.

2. Gdy niesprawność w działaniu urządzeń radiołączności zaistniała na pojeździe kolejowym z dwuosobową obsadą, prowadzący pojazd kolejowy powinien na najbliższym posterunku ruchu powiadomić o tym dyżurnego ruchu i kontynuować jazdę. Dyżurny ruchu zobowiązany jest powiadomić o tym dyspozytora. Dyspozytor powiadamia wszystkich dyżurnych ruchu na odcinku, oraz dyspozytora przewoźnika kolejowego który zobowiązany jest do podjęcia bezzwłocznych działań dla naprawy (wymiany) urządzenia na pojeździe kolejowym z napędem w rejonie posterunku ruchu, na którym przewiduje się postój pociągu.
3. Gdy niesprawność zaistniała na pojeździe kolejowym z jednoosobową obsadą, prowadzący pojazd kolejowy powinien zatrzymać pociąg na najbliższej stacji, powiadomić o tym dyżurnego ruchu i jeżeli jest to:
 - 1) pociąg służbowy - wezwać do kabiny kierownika pociągu i kontynuować jazdę,
 - 2) pociąg towarowy lub pojazd kolejowy jadący luzem - dalsza jazda jest możliwa po dokonaniu naprawy radiotelefonu lub dosłaniu pomocnika maszynisty albo innego pojazdu kolejowego ze sprawnym radiotelefonem,

W przypadkach wymienionych w pkt.1 i 2 (gdy dalsza jazda odbywać się będzie z uszkodzonym radiotelefonem) - dyżurny ruchu i dyspozytor postępują według postanowień ust. 2.

4. Usterkę w działaniu urządzeń radiołączności na pojeździe kolejowym z napędem, odnotowuje się w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem wpisując godzinę i minutę zaistnienia usterki i zgłoszenia dyżurnemu ruchu. Dyżurny ruchu zgłoszenie prowadzącego pojazd kolejowy wpisuje w dzienniku telefonicznym.
5. Prowadzący pojazd kolejowy po przyjeździe do jednostki macierzystej zgłasza dyspozytorowi o niesprawności urządzeń radiołączności i odnotowuje w książce napraw pojazdu.
6. Dyspozytor lub przedstawiciel przewoźnika kolejowego, który odebrał zgłoszenie o uszkodzeniu radiotelefonu, powinien odnotować je w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności i powiadomić o tym uprawnionego pracownika do utrzymania tych urządzeń.
7. Personel utrzymania urządzeń radiołączności zobowiązany jest po dokonanej naprawie lub wymianie radiotelefonu stacjonarnego wnieść odpowiedni zapis do dziennika uszkodzeń urządzeń łączności, a po naprawie radiotelefonu przewoźnego zainstalowanego na pojeździe kolejowym, w książce pokładowej pojazdu z napędem.
8. W przypadku niemożności dokonania naprawy lub wymiany uszkodzonego urządzenia radiotelefonicznego (brak sprawnego radiotelefonu), zabrania się demontowania urządzenia niesprawnego.

9. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia radiotelefonu przenośnego, bezpośredni użytkownik zobowiązany jest wymienić go na sprawny w macierzystej jednostce organizacyjnej.

§ 24

Ładowanie akumulatorów do radiotelefonów przenośnych

1. Akumulatory zasilające radiotelefony przenośne muszą być eksploatowane zgodnie z zaleceniami producenta określonymi w instrukcjach obsługi danego typu urządzenia. Ładowanie akumulatorów zgodnie z wymaganiami instrukcji obsługi radiotelefonu, należy do obowiązków użytkownika tego urządzenia.
2. Do ładowania akumulatorów należy wykorzystywać wyłącznie urządzenia ładujące przewidziane instrukcją obsługi danego radiotelefonu.

§ 25

Postępowanie z urządzeniami przy wysyłaniu pojazdów kolejowych z napędem do napraw

Pojazdy kolejowe z napędem posiadające zainstalowane urządzenia radiołączności pociągowej wysła się do planowanych napraw okresowych do zakładów naprawczych:

1. Z kompletną instalacją radiotelefoniczną,
2. Z kompletnymi i sprawnymi technicznie urządzeniami radiołączności pociągowej.

WYKAZ ZMIAN

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