

**Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów
niebezpiecznych**

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§1

Przeznaczenie i zakres obowiązywania instrukcji 1. Postanowienia zawarte w niniejszej instrukcji mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz eliminowanie możliwości powstania zagrożeń dla ludzi i środowiska wynikających z tego procesu.

2. Instrukcja ustala jednolity sposób postępowania wszystkich uczestników przewozu towarów niebezpiecznych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3. W ruchu granicznym postanowienia dotyczące powiadamiania o przewozie towarów niebezpiecznych regulują miejscowe porozumienia graniczne (regulaminy).

4. Postanowienia dotyczące procesu przewozu towarów niebezpiecznych wynikają z :

- 1)** Regulaminu dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych (RID);
- 2)** Załącznika 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);
- 3)** krajowych uregulowań prawnych i przepisów wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§2

Definicje i używane skróty 1. ADR - Umowa europejska o międzynarodowym przewozie drogowym towarów niebezpiecznych włącznie z umowami specjalnymi.

2. Doradca - doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, którego ma obowiązek wyznaczyć każdy uczestnik przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

3. Jednostka transportowa - wagon, wagon - cysterna, wagon - bateria, pojazd, pojazd-cysterna, pojazd-bateria, cysterna przenośna, cysterna odejmowalna, kontener, kontener-cysterna, nadwozie wymienne, nadwozie wymienne - cysterna, wieloelementowy kontener do gazu (MEGC).

4. Numer UN - międzynarodowy czterocyfrowy numer identyfikacyjny materiału lub przedmiotu.

5. Odległość ochronna - odległość zmierzona pomiędzy tarczami zderzaków lub ścianami czołowymi kontenerów wielkich:

- 1)** wynosi co najmniej 18 m lub
- 2)** odpowiada dwóm wagonom dwuosiomym lub jednemu wagonowi cztero - lub więcej osiomemu.

6. Przewóz towarów niebezpiecznych - przemieszczanie towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem postojów koniecznych z punktu widzenia warunków transportu oraz z uwzględnieniem okresów wynikających z warunków ruchu, w których towary niebezpieczne znajdują się w wagonach, cysternach i kontenerach, przed, podczas i po przemieszczeniu.

7. Przewoźnik kolejowy - przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

8. PKP PLK S.A. - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zarządca infrastruktury kolejowej wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową na zasadach określonych w ustawie o transporcie kolejowym zwany dalej zarządcą lub PKP PLK S.A.

- 9. Regulamin przydzielania tras pociągów** - Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy.
- 10. RID** - Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.
- 11. RID/Zał. 2 do SMGS** - przepisy RID i Załącznik 2 do SMGS, jeżeli dane postanowienie występuje w obu przepisach.
- 12. SOK** - Straż Ochrony Kolei.
- 13. Tor do awaryjnego odstawiania** - tor wyznaczony w regulaminie technicznym przeznaczony do usuwania awarii z towarami niebezpiecznymi.
- 14. Towary niebezpieczne** - materiały lub przedmioty, których przewóz transportem kolejowym jest zabroniony, albo dopuszczony na ściśle określonych warunkach, zawartych w przepisach szczególnych, tj. w RID/Zał. 2 do SMGS.
- 15. TWR** - towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10 RID/Zał.2 do SMGS.
- 16. Uczestnicy przewozu kolejną towarów niebezpiecznych** – przewoźnik kolejowy, nadawca i odbiorca towarów niebezpiecznych oraz inne podmioty wymienione w dziale 1.4 RID/Zał. 2 do SMGS, biorące udział w przewozie kolejną towarów niebezpiecznych.
- 17. UTK**- Urząd Transportu Kolejowego.
- 18. Zał. 2 do SMGS** – Załącznik 2 „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).
- 19. Zdarzenie** - poważny wypadek, wypadek, incydent oraz trudność eksploatacyjna na liniach kolejowych.

§3

Przepisy dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych W procesie przewozu towarów niebezpiecznych obowiązują postanowienia przepisów:

- 1)** ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późniejszymi zmianami);
- 2)** ustawa z dnia 29 listopada 2000 r. Prawo atomowe (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 42, poz. 276);
- 3)** ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321);
- 4)** ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późniejszymi zmianami);
- 5)** ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 251 z późniejszymi zmianami);
- 6)** ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późniejszymi zmianami);
- 7)** ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962 z późniejszymi zmianami);
- 8)** rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. W sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późniejszymi zmianami);
- 9)** rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 9, poz. 63);
- 10)** Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) - będący Załącznikiem C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF);
- 11)** Załącznik 2 „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS);

- 12) Ir-1 (R-1) Instrukcja oprowadzeniu ruchu pociągów;
- 13) Ir-8(R-3) Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, incydentów i trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych
- 14) Ir-9 (R-34) Instrukcja o technice pracy manewrowej;
- 15) Ir-13 (R-23) Instrukcja dla dyspozytora zarządcy infrastruktury kolejowej;
- 16) Ir-15 (D-21) Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym;
- 17) Id-1 (D-1) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych;
- 18) Id-19 Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych o szerokości 1520 mm i 1524 mm.

§4

Władze właściwe w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych 1.

Pod pojęciem władza właściwa należy rozumieć organ(-y) władzy państwowej lub inne jednostki upoważnione na podstawie przepisów prawa krajowego do wykonywania odpowiednich czynności administracyjnych w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, np. w sprawach klasyfikacji towarów niebezpiecznych, badania i dopuszczania do przewozu opakowań dla towarów niebezpiecznych, wagonów cystern , kontenerów-cystern, itp.

2. W zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem przewozu koleją towarów niebezpiecznych władzą właściwą jest **Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK)**, adres: 00 - 928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4.

3. W zakresie klasyfikacji materiałów i przedmiotów do klas od 1 do 9, z wyjątkiem materiałów zakaźnych (klasa 6.2) i materiałów promieniotwórczych (klasa 7), władzą właściwą jest **Instytut Przemysłu Organicznego (IPO)**, adres: 03 -236 Warszawa, ul. Annopol 6.

4. W zakresie warunków przewozu materiałów promieniotwórczych (klasa 7) władzą właściwą jest **Państwowa Agencja Atomistyki (PAA)**, adres: 00 - 921 Warszawa, ul. Krucza 36.

5. W zakresie badania i dopuszczenia do przewozu opakowań dla towarów niebezpiecznych, w tym opakowań typu DPPL, władzą właściwą jest **Centralny Ośrodek Badawczo - Rozwojowy Opakowań (COBRO)**, adres: 02-942 Warszawa, ul. Konstancińska 11.

6. W zakresie badania i dopuszczenia do przewozu zbiorników wagonówcystern (w tym wagonów-baterii przystosowanych do przewozu zestawu wiązek butli) i kontenerów-cystern, wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC), opakowań do przewozu gazów (klasa 2) oraz badań okresowych dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL), władzą właściwą jest **Transportowy Dozór Techniczny (TDT)**, adres: 00-973 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4.

7. Sprawy pozostałe reguluje minister właściwy ds. transportu lub jednostka przez niego upoważniona.

§5

Określenie i klasyfikacja towarów niebezpiecznych 1. Towary niebezpieczne stanowią materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie przewozu lub w przypadkach zaistnienia zdarzenia, mogące powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.

2. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu z materiałem do właściwej klasy oraz grupy pakowania. Klasę towaru określa się

na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, odpowiadający kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy.

Klasy towarów niebezpiecznych wg RID/Zał.2 do SMGS są następujące:

Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym

Klasa 2 Gazy

Klasa 3 Materiały ciekłe zapalne

Klasa 4.1 Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały stałe wybuchowe odczulone

Klasa 4.2 Materiały samozapalne

Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne

Klasa 5.1 Materiały utleniające

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne

Klasa 6.1 Materiały trujące

Klasa 6.2 Materiały zakaźne

Klasa 7 Materiały promieniotwórcze

Klasa 8 Materiały żrące

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

3. Zgodnie z RID/Zał.2 do SMGS dla towarów klas: 3, 4.1 (oprócz materiałów samoreaktywnych), 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 i 9 przypisane są grupy pakowania określające stopień dominującego zagrożenia:

1) grupa pakowania I - materiały stwarzające duże zagrożenie;

2) grupa pakowania II - materiały stwarzające średnie zagrożenie;

3) grupa pakowania III - materiały stwarzające małe zagrożenie

4. Na podstawie właściwości fizyko-chemicznych towarom (poza klasą 1 i 7) przydzielono kody klasyfikacyjne złożone z liter o następującym znaczeniu:.

kod	Znaczenie	kod	Znaczenie
A	gazy duszące	P	nadtlenki organiczne
C	materiały żrące	S	materiały samozapalne
D	materiały wybuchowe, odczulone	SR	materiały samoreaktywne
F	materiały zapalne	T	materiały trujące
I	materiały zakaźne	W	materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne
O	materiały utleniające	M	inne materiały niebezpieczne

Jeżeli towar posiada więcej właściwości niebezpiecznych, to jego kod klasyfikacyjny jest kombinacją wyżej wymienionych kodów, np. materiał trujący zapalny żrący - kod klasyfikacyjny **TFC**

5. Poszczególnym towarom niebezpiecznym w różnych klasach zostały przyporządkowane numery UN. Wszystkie pozycje towarów niebezpiecznych wymienione są w dziale 3.2 tabela A (RID/Zał. 2 do SMGS) w porządku numerycznym według ich numerów UN. Tabela ta zawiera informacje dotyczące wymienionych materiałów takie jak: nazwa, klasa, grupy pakowania, numer wzoru nalepki ostrzegawczej, przepisy dotyczące pakowania i przewozu,

numer identyfikacyjny zagrożenia.

6. Pod określeniem „i.n.o.” (inaczej nie określone) występują pozycje zbiorcze, pod które mogą być zakwalifikowane materiały, mieszaniny, roztwory lub przedmioty, posiadające niebezpieczne właściwości odpowiadające określonej klasie, kodowi klasyfikacyjnemu i grupie pakowania i nie są wymienione z nazwy w dziale 3.2 tabela A (RID/Zał. 2 do SMGS). Dla materiałów i przedmiotów „i.n.o.” skierowanych do przewozu po raz pierwszy, wymagane jest przeprowadzenie procedury klasyfikacyjnej wykonanej i zatwierdzonej przez władzę właściwą na podstawie metod określonych w odrębnych przepisach.

7. Towarów niebezpiecznych, dla których nie została zakończona procedura kwalifikacyjna nie wolno przyjmować do przewozu. Wyjątek stanowi przewóz próbek do dalszego badania, które winny być sklasyfikowane tymczasowo do danej klasy, oficjalnej nazwy i numeru

§6

Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR) 1. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR) stanowią towary, które wbrew ich pierwotnemu przeznaczeniu, użyte dla celów terrorystycznych, mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne straty w ludziach i masowe zniszczenia.

Do towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zalicza się towary wymienione w poniższej tabeli, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w tabeli.

Klasa	Pod klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry)c)	Luzem (kg)d)	Sztuka przesyłki (kg)
1	1.1	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
2		gazy zapalne (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem pojemników aerozolowych	0	a)	0

3	materiały ciekłe zapalne grupy pakowania I lub II	3000	a)	b)
	materiały ciekłe wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1	materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2	materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3	materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1	materiały utleniające grupy pakowania I	3000	a)	b)
	nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1	materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
6.2	materiały zakaźne kategorii A (UN 2814 i 2900)	a)	0	0
7	Materiały promieniotwórcze	3000 Ai (w postaci specjalnej) lub 3000 A2 w sztukach przesyłek Typ B(U), Typ B(M) lub Typ C		
8	materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

a) nie dotyczy,

b) niezależnie od ilości, przepisów rozdziału 1.10.3 RID/Zał. 2 do SMGS nie stosuje się,

c) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz w cysternie jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 12 RID/Zał. 2 do SMGS. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu w cysternie, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje,

d) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz towaru luzem jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 17 RID/Zał. 2 do SMGS. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu towaru luzem, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.

2. RID/Zał. 2 do SMGS w dziale 1.10 nakłada na wszystkich uczestników przewozu obowiązek sporządzenia „Planu zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR)” oraz przeprowadzenia niezbędnego szkolenia personelu biorącego udział w procesie przewozu tej grupy towarów.

3. Każdy plan, o którym mowa w ust. 2 powinien zawierać co najmniej następujące elementy:

- 1) przydział odpowiedzialności, w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, osobom posiadającym kompetencje, kwalifikacje i wymagane uprawnienia;
- 2) wykaz przewożonych towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka;
- 3) opis wykonywanych działań i wynikających z nich zagrożeń (włącznie z postojami,

przemieszczaniem i zmianą środka transportu);

4) opis przedsięwzięć podejmowanych dla zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa stosownie do obowiązków, w tym:

a) szkolenie,

b) działania w przypadku podwyższonego zagrożenia w kraju,

c) weryfikacja nowo zatrudnianego personelu,

d) praktyki eksploatacyjne, w tym wybór tras i miejsc postoju,

5) procedury powiadamiania i przeciwdziałania zagrożeniom;

6) procedury oceny, okresowego sprawdzania i aktualizacji planów;

7) ochrona informacji przewozowej zawartej w planie;

8) zabezpieczenie dostępu do informacji o przewozie TWR tylko dla tych, którym ta informacja jest konieczna.

4. Procedury eksploatacyjne, w tym przekazywanie informacji o TWR oraz powiadamiania o zdarzeniach związanych z bezpieczeństwem przewozu TWR sporządzone przez przewoźników powinny być zgodne z procedurami zawartymi w „Planach zapewnienia bezpieczeństwa” sporządzonych przez zakłady linii kolejowych PKP PLK S.A.

b) § 7

Odpady niebezpieczne 1. Odpady niebezpieczne stanowią wszystkie substancje lub przedmioty, określone w załącznikach do ustawy o odpadach, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do ich pozbycia się jest zobowiązany.

2. Zgodnie z ustawą o odpadach, przewóz odpadów niebezpiecznych odbywa się z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie towarów niebezpiecznych, co jest równoznaczne ze stosowaniem w tych przypadkach przepisów RID/Zał. 2 do SMGS.

c) § 8

Ogólne warunki techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania wagonów 1.

W zależności od potrzeb na stacjach granicznych, rozrządowych i manewrowych należy wyznaczyć i wskazać w regulaminie technicznym tor do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi. W przypadku stacji granicznych z torami normalnymi i szerokimi należy wyznaczyć tor do awaryjnego odstawiania dla każdej szerokości toru.

2. Tor do awaryjnego odstawiania wagonów jest przeznaczony do usuwania awarii jednostek transportowych przewożących towary niebezpieczne.

3. Tor do awaryjnego odstawiania wagonów powinien spełniać następujące warunki:

1) zapewniać parametry użytkowe nawierzchni kolejowej zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych PKPPLKSA;

2) nie może znajdować się pod siecią trakcyjną;

3) minimum 60 m długości użytecznej;

4) posiadać izolację zabezpieczającą przed prądami błędzącymi.

4. Na torze należy wyznaczyć miejsce do awaryjnego odstawiania wagonów, które powinno spełniać następujące warunki:

1) posiadać drogę dojazdową (zalecana droga utwardzona);

2) być zlokalizowane w odległości nie mniejszej niż:

a) 50 m od obiektów użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych,

b) 30 m od innych obiektów budowlanych,

c) 25 m od osi toru głównego zasadniczego lub szlakowego,

d) 15 m od osi najbliższego toru z siecią trakcyjną;

- 3) być wyposażone w instalację odgromową i uziemiającą;
 - 4) posiadać zainstalowany wiatrowskaz;
 - 5) być oznakowane tablicami informacyjnymi.
5. Stacje z wyznaczonym torem do awaryjnego odstawiania wagonów należy wyposażyć w pałatki geomembranowe o wymiarach nie mniejszych niż 6 x 4 m (wraz z linkami), zaopatrzone w zaoczkowane otwory do podwieszania pod wagon w celu zabezpieczenia gruntu przed skażeniem szkodliwymi substancjami. Miejsce zdeponowania pałatek geomembranowych powinno być określone w regulaminie technicznym.
6. Dla torów nowo budowanych zaleca się, aby miejsce do awaryjnego odstawiania posiadało uszczelnioną nawierzchnię, zabezpieczającą przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu oraz czynny hydrant.

d)

Rozdział II

Postępowanie przy przyjęciu do przewozu towarów niebezpiecznych § 9

Zasady znakowania taboru 1. Na każdej ścianie bocznej:

- 1) wagonów - cystern;
 - 2) wagonów - baterii;
 - 3) wagonów z cysternami odejmowalnymi;
 - 4) kontenerów - cystern;
 - 5) wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC);
 - 6) cystern przenośnych;
 - 7) wagonów do przewozu towaru luzem;
 - 8) kontenerów małych lub wielkich do przewozu towaru luzem, przewożących towar niebezpieczny musi być umieszczona pomarańczowa tablica identyfikacyjna. Tablica taka może być umieszczona także na wagonie, który zawiera sztuki przesyłki z tym samym towarem, stanowiące ładunek całowagonowy.
2. Obowiązek umieszczenia pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych nie oczyszczonych, nie odkażonych oraz nie odgazowanych wagonów i kontenerów po materiałach niebezpiecznych.
3. Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość). Brzegi tablicy powinny być obwiedzione pasem koloru czarnego o szerokości 15 mm. Wykonana może być w postaci: płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia. Numery identyfikacyjne powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm.

- numer identyfikacyjny zagrożenia



- numer identyfikacyjny towaru

4. Numer identyfikacyjny oznaczający zagrożenie musi być umieszczony w górnej części, zaś numer identyfikacyjny (UN) oznaczający dany towar, w dolnej części tablicy. Numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek tablicy. Numer identyfikacyjny zagrożenia dla materiałów klas od 2 do 9 składa się z dwóch lub trzech cyfr. Cyfry w numerze identyfikacyjnym wskazują następujące zagrożenia:

- 2 - wydzielanie się gazu spowodowane ciśnieniem lub reakcją chemiczną
- 3 - zapalność materiałów ciekłych (par) i gazów lub materiał ciekły samonagrzewający się
- 4 - zapalność materiałów stałych lub materiał stały samonagrzewający się
- 5 - działanie utleniające
- 6 - działanie trujące lub niebezpieczeństwo zakażenia
- 7 - działanie promieniotwórcze
- 8 - działanie żrące
- 9 – zagrożenie samorzutną gwałtowną reakcją. Jeżeli zagrożenie materiału może być wystarczająco określone jedną cyfrą, wówczas po tej cyfrze stawia się zero: np. 2 0 - gaz duszący lub gaz nie wykazujący dodatkowego zagrożenia.

Podwojenie pewnej cyfry wskazuje na nasilenie odpowiedniego zagrożenia: np.

33- materiał ciekły, łatwo zapalny (temperatura zapłonu poniżej 23°C)

Druga lub trzecia cyfra wskazuje na dodatkowe zagrożenie / zagrożenia: np.

263 - gaz trujący, zapalny. Jeżeli numer zagrożenia jest poprzedzony literą „X” oznacza to, że materiał reaguje niebezpiecznie z wodą: np. X886 - materiał silnie żrący trujący, który niebezpiecznie reaguje z wodą. Występuje jednak część numerów identyfikacyjnych zagrożenia, które posiadają specjalne znaczenie:

22 - gaz silnie schłodzony skroplony duszący;

323 - materiał ciekły zapalny, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

333 - materiał ciekły piroforyczny;

362 - materiał ciekły zapalny trujący, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

382 - materiał ciekły zapalny żrący, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

423 - materiał stały, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne lub materiał stały zapalny, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne lub materiał stały samozapalny, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

44 - materiał stały zapalny, który w podwyższonej temperaturze znajduje się w stanie stopionym;

446 - materiał stały zapalny trujący, który w podwyższonej temperaturze znajduje się w stanie stopionym;

462 - materiał stały trujący, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

482 - materiał stały żrący, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

539 - nadtlenek organiczny zapalny;

606 - materiał zakaźny;

623 - materiał trujący ciekły, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

642 - materiał trujący stały, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

823 - materiał żrący ciekły, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

842 - materiał żrący stały, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

90 - materiał zagrażający środowisku, różne niebezpieczne materiały;

99 - różne materiały niebezpieczne, w stanie podgrzanym. Dla materiałów i przedmiotów klasy 1, jako numery identyfikacyjne zagrożenia stosuje się kody klasyfikacyjne składające się z numeru podklasy i grupy zgodności: np. 1.1G - materiał i przedmiot stwarzający zagrożenie wybuchem masowym, zawierający zarówno materiał wybuchowy, jak i materiał






oświetlający, zapalający, łzawiący lub dymotwórczy.




5. Pasy wyróżniające na cysternach.

1) Wagony kolei 1435 mm (5.3.5 RID). Wagony - cysterny przeznaczone dla przewozu gazów skroplonych, skroplonych silnie schłodzonych lub rozpuszczonych, oznaczają się nieodblaskowym pasem barwy pomarańczowej szerokości około 30 cm, który otacza zbiornik na wysokości osi podłużnej zbiornika. Jeśli w cysternie przewożony jest materiał niebezpieczny, dla którego nie jest wymagane oznaczenie cysterny pasem pomarańczowym, pas ten w czasie przewozu powinien być całkowicie zakryty.

2) Wagony kolei 1520/1524

begin_of_the_skype_highlighting 1520/1524 end_of_the_skype_highlighting mm (5.3.5.1 i 5.3.5.2 Zał. 2 do SMGS) Wagony - cysterny oznaczają się wzdłuż części cylindrycznej zbiornika na wysokości jego osi podłużnej, pasami o szerokości i o barwie zgodnie z poniższą tablicą:

UN:	Nazwa towaru		-	Barwa pasa
	przewozowa	techniczna	-	
-	Szerokość pasa 30 cm			-
1005	AMONIAK	-		żółty
1017	CHLOR	-		ciemno-zielony
	gazy zapalne z kodem klasyfikacyjnym 2F, 3F i 4F	-		czerwony
-	Szerokość pasa 30 cm			-
1079	DITLENEK SIARKI	Bezwodnik siarkawy		czarny
1092	AKROLEINA STABILIZOWANA	-		
1230	METANOL	-		
1131	DISIARCZEK WĘGLA	-		pomarańczowa
1162	DIMETYLODICHLOROSILAN	-		
1250	METYLOTRICHLOROSILAN	-		
1649	MIESZANINA PRZECIWKŁOWA DO PALIW SILNIKOWYCH	płyn etylowy		zielona
1325	MATERIAŁ STAŁY ZAPALNY ORGANICZNY, I.N.O.	kaprolaktam		czerwona
1381	FOSFOR ŻÓŁTY	-		
2304	NAFTALEN STOPIONY	-		

2448	SIARKA STOPIONA	-		
3082	MATERIAŁ ZAGRAŻAJĄCY ŚRODOWISKU CIEKŁY, I.N.O.	paraantracen		ciemno-niebieska
-	Kwasy nieorganiczne ciekłe, mające kody klasyfikacyjne: C1, C3, CF1, CW1, C01, CT1	-		żółta

Wagony kolei 1520/1524 mm mogą mieć napisy w języku rosyjskim, a rozmieszczenie oznakowania i napisów musi być zgodne z przepisami stosowanymi w kraju włączenia wagonu do eksploatacji.

§10

Nalepki ostrzegawcze i inne oznakowania 1. Nalepki ostrzegawcze umieszczają się na:

- 1) sztukach przesyłek;
 - 2) dużych pojemnikach do przewozu luzem (DPPL);
 - 3) opakowaniach dużych;
 - 4) kontenerach małych.
2. Duże nalepki ostrzegawcze umieszczają się na obu ścianach bocznych:
- 1) wagonów - cystern;
 - 2) wagonów - baterii;
 - 3) wagonów z odejmowalnymi zbiornikami;
 - 4) innych rodzajach wagonów niż wymienionych wyżej.
3. Duże nalepki ostrzegawcze umieszczają się na obu ścianach bocznych i obu ścianach czołowych:
- 1) wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC);
 - 2) cystern przenośnych;
 - 3) kontenerów - cystern;
 - 4) kontenerów wielkich.
4. Nalepki powinny być odporne na oddziaływanie warunków atmosferycznych bez znaczącej utraty swojej jakości. Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione oznakowania odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.
5. Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu.
6. Wymiary nalepek:
- 1) dla opakowań nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 100 mm;
 - 2) dla wagonów duża nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 250 mm (nalepki mogą być zmniejszone do wymiaru boku 150 mm).
7. Na przesyłkach z towarami niebezpiecznymi, które pod względem oznakowania muszą odpowiadać również przepisom dotyczącym innych rodzajów transportu (np. w przewozach promowych), powinny być umieszczone dodatkowo nalepki ostrzegawcze odpowiadające postanowieniom tych przepisów (np. morskich).
8. Wzory nalepek ostrzegawczych (zgodnie z częścią 5 RID/Załącznik 2 do SMGS):

Zagrożenie klasy 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym



(Nr 1)

Podklasy 1.1, 1.2 i 1.3



(Nr 1.4)

Podklasa 1.4



(Nr 1.5)

Podklasa 1.5



(N

Podk

** Nr podklasy - brak numeru, jeśli właściwość wybuchowa przedstawia zagrożenie dodatkowe

* Grupa zgodności - brak grupy zgodności, jeśli właściwość wybuchowa przedstawia zagrożenie dodatkowe

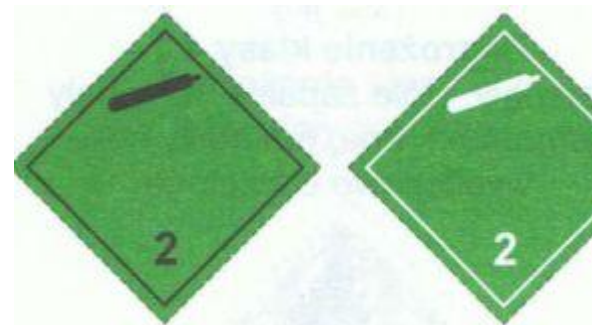
Zagrożenie klasy 2

Gazy



(Nr 2.1)

Gazy zapalne



(Nr 2.2)

Gazy niepalne, nietrujące

Zagrożenie klasy 3

Materiały ciekłe zapalne



(Nr 3) Materiały ciekłe zapalne

Zagrożenie klasy 4.1

Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne,
materiały stałe wybuchowe odczulone

Zagrożenie klasy 4.2

Materiały samozapalne

Materia



(Nr 4.1)

Zagrożenie klasy 5.1
Materiały utleniające



(Nr 4.2)

Zagrożenie klasy 5.2
Nadtlenki organiczne



(Nr 5.1)

Zagrożenie klasy 6.1
Materiały trujące



(Nr 5.2)

Zagrożenie
Materiały



(Nr 6.1)

Zagrożenie klasy 7
Materiały promieniotwórcze



(Nr



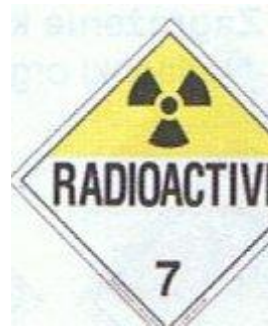
(Nr 7A)
kategoria I - BIAŁA



(Nr 7B)
kategoria II - ŻÓŁTA



(Nr 7C)
kategoria III - ŻÓŁTA



(Nr 7D)
Materiały promieniotwórcze (I)

Zagrożenie klasy 8 Materiały żrące



(Nr 8)

Zagrożenie klasy 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

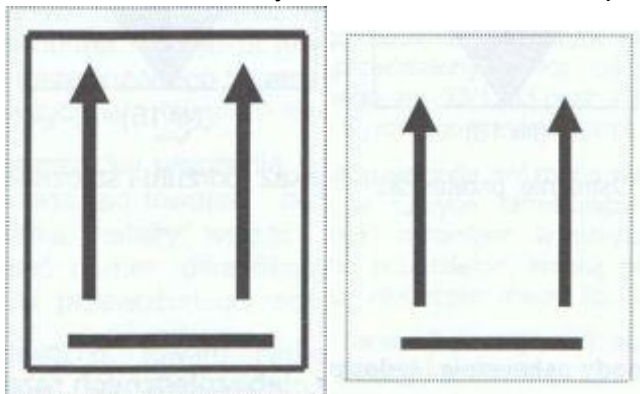
Różne materiały i przedmioty niebezpieczne



(Nr 9)

7. Strzałki kierunkowe

Opakowania kombinowane z opakowaniami wewnętrznymi zawierającymi materiały ciekłe, opakowania pojedyncze wyposażone w urządzenia odpowietrzające oraz naczynia kriogeniczne do przewozu gazów skroplonych schłodzonych powinny być oznakowane strzałkami kierunkowymi dla ustawienia sztuki przesyłki w prawidłowym kierunku.



8. Znak dla materiałów, które przewożone



są w stanie podgrzany

9. Znak dla materiałów zagrażających



środowisku.

10. Nalepki dotyczące manewrowania



(Nr 13)

Ostrożnie przetaczać



(Nr 15)

Zakaz odrzutu i staczania

§11

Zasady pakowania i ładowania towarów niebezpiecznych razem 1. Szczegółowe zasady pakowania towarów niebezpiecznych zawarte są w dziale 4.1 RID/Zał. 2 do SMGS.

2. Pakowanie towarów niebezpiecznych do jednego opakowania powinno być realizowane z uwzględnieniem zakazu ładowania razem z innymi towarami, z którymi mogą reagować w sposób niebezpieczny.

3. Za reakcje niebezpieczne uważa się:

- 1) spalanie i/lub wydzielanie znacznej ilości ciepła;
- 2) wydzielanie zapalnych, duszących, utleniających i/lub trujących gazów;
- 3) powstawanie materiałów żrących;
- 4) powstawanie materiałów niestabilnych;
- 5) niebezpieczny wzrost ciśnienia (tylko w odniesieniu do cystern).

4. Różne towary niebezpieczne pakowane razem do tego samego opakowania zewnętrznego powinny być oznakowane nalepkami ostrzegawczymi i oznakowane zgodnie z wymogami określonymi w Regulaminie RID.

5. Szczegółowe zasady załadunku towarów niebezpiecznych do jednego wagonu są zawarte w dziale 7.5 RID/Zał. 2 do SMGS.

§12

Zasady wypełniania dokumentów związanych z przewozem towarów niebezpiecznych

1. Przewoźnik towaru niebezpiecznego sporządza wykaz pojazdów kolejowych (wg wzoru określonego w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym), w rubryce określającej masę ładunku podaje w tonach masę ładunku niebezpiecznego, natomiast w rubryce uwagi podaje numer identyfikacyjny zagrożenia przedzielony kreską od numeru UN przewożonego towaru niebezpiecznego, np. 33/1203 oraz w przypadku wagonów z towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka - skrót „TWR”.
2. W przypadku włączenia do składu pociągu wagonu próżnego nie czyszczonego po towarze niebezpiecznym, w rubryce określającej masę ładunku należy wpisać znak „-” (minus), natomiast w rubryce uwagi wpisać numer identyfikacyjny zagrożenia przedzielony kreską od numeru UN przewożonego wcześniej towaru niebezpiecznego, np. 33/1203.
3. Przewoźnik towaru niebezpiecznego na stacji początkowej, stacji granicznej lub stacji zmiany zestawienia pociągu przekazuje sporządzony wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu:
 - 1) maszyniście pojazdu trakcyjnego;
 - 2) dyżurnemu ruchu (PKP PLK S.A.). Zarządca będzie pozyskiwał i ujawniał informacje z wykazu pojazdów kolejowych tylko tym służbom, które ich wymagają w celach zapewnienia bezpieczeństwa, ochrony lub udzielania wsparcia w sytuacjach awaryjnych.
4. Zasady wypełniania dokumentów przewozowych towarów niebezpiecznych dotyczących jednocześnie nadawcy, przewoźnika i odbiorcy regulują wewnętrzne przepisy przewoźnika.

§13

Obowiązki przewoźnika kolejowego przy przyjęciu przesyłki z towarem

- niebezpiecznym**
1. Przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność przed PKP PLK S.A. za wszelkie następstwa wynikające z przyjęcia do przewozu niewłaściwie nadanej przesyłki.
 2. Przewoźnik powinien w szczególności:
 - 1) sprawdzić, czy towary niebezpieczne nadawane do przewozu są dopuszczone do przewozu zgodnie z RID/Zał. 2 do SMGS;
 - 2) upewnić się, że wymagana dokumentacja jest załączona do dokumentu przewozowego i kierowana dalej;
 - 3) sprawdzić wzrokowo stan zamknięcia zaworów oraz czy wagony i ładunek nie mają widocznych usterek, wycieków lub pęknięć, braków w wyposażeniu itd.;
 - 4) upewnić się, że nie upłynął termin następnego badania dla wagonów cystern, wagonów baterii, wagonów z odejmowalnymi zbiornikami, cystern przenośnych, kontenerów-cystern i MEGC, o ile szczegółowe postanowienia RID nie stanowią inaczej;
 - 5) sprawdzić, czy wagony nie mają przekroczonej granicy obciążenia;
 - 6) upewnić się, że na wagonach zostały umieszczone wymagane duże nalepki ostrzegawcze i inne elementy oznakowania.
 3. Jeżeli przewoźnik zauważy naruszenie wymagań, o których mowa w ust. 2, nie powinien podejmować się przewozu przesyłki do czasu usunięcia nieprawidłowości.
 4. Przewoźnik jest odpowiedzialny za prawidłowy odbiór wagonów i dokumentów przewozowych.

Rozdział III

Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych §14

Zasady zestawiania pociągów z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne 1. Za

zestawienie pociągu przewożącego towary niebezpieczne odpowiada przewoźnik.

2. Przesyłki towarów niebezpiecznych przewozi się pociągami towarowymi, wyjątek stanowią przesyłki ekspresowe, do których są dopuszczone tylko materiały i przedmioty wyraźnie przewidziane w dziale 3.2 tabela A kolumna 19 Regulaminu RID przez przepisy specjalne oznaczone kodem literowo-cyfrowym rozpoczynającym się literami „CE” i tylko w ilościach oraz na zasadach określonych w dziale 7.6 RID.

3. Wagony z towarami niebezpiecznymi oraz wagony próżne nie czyszczone po tych towarach powinny być rozmieszczone w składzie pociągu zgodnie z przepisami wewnętrznymi przewoźnika wykonującego dany przewóz.

4. Przewóz wojskowych towarów niebezpiecznych odbywa się na podstawie odrębnych przepisów, z zastosowaniem zasad podanych w niniejszej instrukcji.

5. Przy przewozie wagonów z materiałami wybuchowymi lub przedmiotami z materiałami wybuchowymi należy stosować odległości ochronne wg zasad określonych w podrozdziale 7.5.3 Regulaminu RID, tj. każdy wagon lub kontener wielki, załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr: 1, 1.5 lub 1.6 powinien być oddzielony odległością ochronną od wagonów lub kontenerów wielkich oznaczonych dużymi nalepkami nr: 2.1, 3, 4.1,4.2,4.3, 5.1 lub 5.2. Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem ognia.

6. W pociągach, do których włączono wagony z towarem niebezpiecznym, ostatni i przedostatni pojazd kolejowy powinien mieć czynny hamulec zespolony.

7. Wagony załadowane materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległości ochronne w taki sposób, aby zderzaki były naciśnięte (tak jak dla pociągów pasażerskich).

8. Hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za wagonami z materiałami wybuchowymi powinny być wyłączone. Hamulce tych wagonów nie muszą być wyłączone, jeżeli wagony te są wyposażone w łożyska toczne, mają blachy ochronne mocowane bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelne ściany i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.

9. Wagony cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2 powinny posiadać zestawy kołowe bezobrotowe.

10. Jeżeli wagony z materiałami i przedmiotami wybuchowymi, żrącymi lub trującymi jak również z gazami sprężonymi, skroplonymi albo rozpuszczonymi pod ciśnieniem są konwojowane, to wagon dla konwojenta powinien znajdować się przed wagonami z ładunkiem niebezpiecznym (patrząc w kierunku jazdy).

11. Towary niebezpieczne zapalne w wagonach otwartych powinny być przykryte oponami, za wyjątkiem przypadków określonych w RID/Zał. 2 do SMGS.

12. Do pociągów, do których włączono wagony załadowane towarem niebezpiecznym nie wolno włączać żadnego wagonu za końcowym wagonem hamulcowym.

§15

Technika pracy manewrowej z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne 1.

Kierującym manewrami wagonów z towarem niebezpiecznym jest wyznaczony pracownik przewoźnika, zwany dalej „kierownikiem manewrów”.

2. Kierownik manewrów powinien poinformować drużynę manewrową i trakcyjną oraz dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. o wykonywaniu manewrów wagonami z towarami niebezpiecznymi w celu zachowania szczególnej ostrożności.

3. Przed rozpoczęciem manewrowania wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi

drużyna manewrowa winna sprawdzić czy:

- 1) okna, pokrywy, zawory, spusty są szczelnie zamknięte;
- 2) nie ma usypów, wycieków lub innego rozszczelnienia jednostki transportowej.
4. W czasie prac manewrowych wagonów z materiałami i przedmiotami wybuchowymi należy stosować zasadę, aby każdy wagon lub kontener wielki, załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr: 1, 1.5 lub 1.6 był oddzielony odległością ochronną od wagonów lub kontenerów wielkich oznaczonych dużymi nalepkami nr: 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2. Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem ognia.
5. W wagonach z materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałem wybuchowym oraz zapalnymi ani w pobliżu takich wagonów nie wolno palić tytoniu, rozpalać ognia, ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym źródłem ognia.
6. Zabrania się używania lokomotyw parowych do wykonywania manewrów wagonów z towarami niebezpiecznymi.
7. Prędkość jazd manewrowych z wagonami z towarem niebezpiecznym nie może przekraczać 10 km/h, z wyjątkiem zastrzeżonym w ust. 8.
8. Prędkość jazd manewrowych wagonów z towarem niebezpiecznym, oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z RID lub cystern kolei 1520/1524 mm oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie Zał. 2 do SMGS, nie powinna przekraczać 5 km/h, o ile regulamin techniczny nie przewiduje dalszego zmniejszenia prędkości.
9. Zabrania się staczania i odrzutu wagonów:
 - 1) oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i nr 15;
 - 2) cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z RID oraz cystern kolei 1520/1524 mm oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie Zał. 2 do SMGS. Wykonywanie manewrów z tymi wagonami musi odbywać się metodą odstawkową.
10. Ograniczenie prędkości manewrowania oraz zakaz staczania i odrzutu wagonów, o których mowa w ust. 7, 8 i 9 nie dotyczy próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarze niebezpiecznym.
11. Wagony oznaczone nalepką nr 13 mogą być odrzucane i staczane pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany dobrze działającym ręcznym hamulcem wagonowym, a jeżeli to jest niemożliwe dwoma płozami hamulcowymi.
12. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną, tak jak podczas zestawiania pociągów o których mowa w §14 ust. 7.

§16

Dozorowanie przesyłek towarów niebezpiecznych 1. Wagony z przesyłkami towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka należy przewozić pociągami towarowymi w sposób gwarantujący jak najmniejszą liczbę postojów, prac manewrowych i najszybszy dowóz do stacji przeznaczenia.

2. Organizacja oraz pełna odpowiedzialność za powierzoną przesyłkę podczas przewozu koleją towarów niebezpiecznych spoczywa na przewoźniku kolejowym. Przewoźnik kolejowy lub nadawca zapewnia na własny koszt dozór przesyłek klasy 7 RID/Zał. 2 do SMGS (materiały promieniotwórcze), a przy towarach pozostałych klas może zapewnić dozór przesyłek. Osoba dozorująca może przebywać w wagonie wraz z przesyłką (o ile warunki i

bezpieczeństwo osoby na to zezwalają), bądź w oddzielnym wagonie.

3. Osoba dozoru powinna posiadać właściwe zezwolenie do przebywania na obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury, zgodnie z postanowieniami Regulaminu przydzielania tras pociągów.

§17

Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) 1. W celu zminimalizowania możliwości kradzieży lub niewłaściwego użycia towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) ich przewóz podlega śledzeniu, polegającym na:

1) przekazywaniu informacji o nadaniu TWR do przewozu pomiędzy przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury kolejowej;

2) sprawowaniu nadzoru nad wagonami z TWR;

3) przekazywaniu informacji pomiędzy pracownikami sąsiednich posterunków ruchu zarządcy infrastruktury o przejeździe pociągu z TWR;

4) odnotowywaniu w stosownych dokumentach informacji o przejeździe pociągu z TWR;

5) przekazywaniu przez pracowników posterunków ruchu do jednostek SOK informacji o postojach oraz ewentualnych zagrożeniach;

6) przekazywaniu przez dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. właściwym pracownikom wyznaczonym regulaminem technicznym, informacji o przybyciu przesyłki z TWR w pociągu do stacji przeznaczenia.

2. Śledzenie przewozu TWR nie obejmuje prowadzenia szczegółowych rejestrów przesyłek z towarami niebezpiecznymi, ze względu na konieczność ograniczenia dostępu osób niepowołanych do informacji o rodzajach i trasach przewozu TWR.

3. Dla zapewnienia szybkiego obiegu informacji i sprawowania nadzoru nad przesyłkami TWR w procesie przewozu tych towarów, należy zapewnić przekazywanie informacji pomiędzy przewoźnikiem i zarządcą infrastruktury kolejowej. Procedury postępowania z przesyłkami towarów TWR z dostosowaniem do warunków lokalnych, zawarte są w „Planach zapewnienia bezpieczeństwa” dla towarów wysokiego ryzyka, sporządzonych zgodnie z postanowieniami działu 1.10 RID/Zał. 2 do SMGS.

4. Nadzór nad wagonami z TWR sprawują wyznaczeni pracownicy przewoźnika i zarządcy infrastruktury kolejowej.

5. Sprawowanie nadzoru polega na obserwacji wzrokowej rejonu stacji, sprawdzaniu przez personel posterunku ruchu, czy na stacji nie występują niepokojące zjawiska. Dla uruchomienia, przyjęcia pociągu wybiera się tor (zgodnie z regulaminem technicznym przeznaczony do odprawiania, postoju i przyjmowania wagonów z towarami niebezpiecznymi) położony w widocznym z posterunku miejscu (nocą - w miarę możliwości oświetlony). Wszelkie zauważone nieprawidłowości należy niezwłocznie zgłosić do terenowej jednostki SOK.

6. W celu zminimalizowania postoju wagonów z TWR należy stosować zasadę włączania ich do pociągów najwcześniej odjeżdżających ze stacji wdanej relacji.

7. Przekazywanie informacji i sprawowanie nadzoru podczas realizacji przewozu TWR polega na:

1) w procesie planowania dyspozytorskiego wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia dyspozytora ds. planowania produkcji właściwej terytorialnie Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. o zamiarze włączenia do pociągu wagonów z TWR, podając numery UN towarów i ilość wagonów w celu wprowadzenia tych danych do elektronicznego Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE), przewoźnicy mający dostęp do SEPE są zobowiązani do wprowadzania informacji o wagonach z TWR;

- 2) dyspozytor ds. planowania produkcji po zaakceptowaniu planowania przez wszystkie Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. na drodze przewozu, przekazuje informacje do dyspozytora Komendy Regionalnej SOK o zamiarze włączenia do pociągu wagonów z przesyłkami TWR, podając numer pociągu;
 - 3) dyspozytor Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei wpisuje dane z planowania dyspozytorskiego zawartego w SEPE do prowadzonej dokumentacji służbowej (książki wydarzeń), a następnie przekazuje je komendantowi zmiany (dyżurnemu zmiany) jednostki SOK, na terenie którego pociąg rozpoczyna bieg;
 - 4) po zestawieniu składu pociągu, na stacjach nadania, granicznych (zmiany systemu) i przełączania wyznaczony pracownik przewoźnika informuje dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. o numerze pociągu i liczbie wagonów z TWR włączonych do pociągu z określeniem numerów UN tych towarów, dyżurny ruchu o powyższym powiadamia dyspozytora liniowego potwierdzając wyniki planowania oraz terytorialnie właściwą jednostkę SOK;
 - 5) dyspozytor liniowy ekspozytury prowadzi nadzór nad przejazdem pociągu z wagonami z TWR, na podstawie informacji zawartych w systemie SEPE;
 - 6) informacja o włączeniu wagonu z TWR do pociągu przekazywana jest pomiędzy dyspozytorem liniowym ekspozytury a dyżurnym ruchu za pomocą elektronicznego Systemu Wspomagania Dyżurnego Ruchu (SWDR), pobierającego dane z systemu SEPE dotyczące m.in. czasów jazdy (planowych i rzeczywistych), liczby wagonów z TWR w pociągu i numerów UN tych towarów;
 - 7) dyżurny ruchu PKP PLK S.A. prowadzi nadzór nad przejazdem pociągu z TWR na podstawie informacji zawartej w Systemie Wspomagania Dyżurnego Ruchu, ponadto w ramach zapowiadania pociągów dyżurni ruchu PKP PLK S.A. na trasie przejazdu pociągu z włączonymi wagonami z TWR przekazują sobie informacje, podając po numerze pociągu słowa: „z TWR”; powyższa informacja odnotowywana jest w rubryce 9 dziennika ruchu;
 - 8) po przybyciu pociągu z przesyłką TWR do stacji przeznaczenia dyżurny ruchu PKP PLK S.A. informuje o powyższym pracowników wyznaczonych regulaminem technicznym, dyspozytora liniowego oraz właściwą terytorialnie jednostkę SOK;
 - 9) po przybyciu pociągu z przesyłką TWR do stacji przełączenia, w celu włączenia jej do następnego pociągu należy przeprowadzić kolejny proces planowania. Schemat przepływu informacji w procesie nadzoru przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zawiera załącznik do instrukcji.
8. Jazda pociągu z TWR w odstępstwie od rozkładu jazdy i nieplanowe postoje pociągu z TWR na stacjach pośrednich:
- 1) w przypadkach odchylenia od rozkładu jazdy należy starać się zapewnić pierwszeństwo przejazdu pociągu z TWR przed innymi pociągami towarowymi;
 - 2) nieplanowe, dłuższe postoje (ponad 60 minut) pociągu z TWR na stacji pośredniej wynikające z nieprzewidzianych sytuacji w prowadzeniu ruchu pociągów powinny być zgłaszane przez dyżurnych ruchu PKP PLK S.A. dyspozytorowi liniowemu oraz właściwemu terytorialnie dyspozytorowi SOK.

§18

Przewóz próżnych, nie czyszczonych opakowań i taboru po towarach

niebezpiecznych 1. Przewóz próżnych nie czyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych powinien być realizowany na takich samych warunkach, jak w stanie ładownym, tzn. powinny być:

- 1) zamknięte i szczelne;
- 2) oznakowane nalepkami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio

przewożonego towaru;

3) oznaczone pomarańczową tablicą identyfikacyjną z numerem identyfikacyjnym zagrożenia i numerem identyfikacyjnym UN ostatnio przewożonego towaru (dotyczy tylko wagonów i kontenerów);

4) oznaczone numerem identyfikacyjnym UN ostatnio przewożonego towaru (dotyczy tylko opakowań).

2. Przewóz próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych nie podlega przepisom RID/Zał. 2 do SMGS.

3. Przed przekazaniem do przewozu próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych, nadawca zobowiązany jest do usunięcia lub zasłonięcia tablic identyfikacyjnych i nalepek ostrzegawczych na tych jednostkach.

§19

Przewozy kolejowo - drogowe 1. Towary niebezpieczne mogą być przewożone również w komunikacji kombinowanej kolejowo-drogowej, co oznacza przewóz pojazdów drogowych z towarami niebezpiecznymi na wagonach kolejowych.

2. Nie dopuszczone są jednak:

1) materiały wybuchowe klasy 1 grupy zgodności A (UN 0074, 0113, 0114, 0129, 0130, 0135, 0224 i 0473);

2) materiały samoreaktywne klasy 4.1, które wymagają temperatury kontrolowanej (UN 3231 do 3240);

3) nadtlenki organiczne klasy 5.2, które wymagają temperatury kontrolowanej (UN 3111 do 3120);

4) tritlenek siarki klasy 8, o czystości co najmniej 99,95%, w cysternach, bez inhibitorów (UN 1829).

3. Pojazdy drogowe przeznaczone do przewozu w komunikacji kombinowanej kolejowo - drogowej, a także ich zawartość, powinny odpowiadać wymaganiom „Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych” (ADR).

4. Wagony użyte do przewozu w komunikacji kombinowanej kolejowodrogowej muszą być oznakowane na obu ścianach bocznych dużymi nalepkami ostrzegawczymi wymaganymi dla przewożonych materiałów. Oznakowanie wagonów dużymi nalepkami ostrzegawczymi nie jest wymagane w przypadku:

1) przewozów w systemie „ruchoma droga” (załadunek samochodów ciężarowych, z przyczepą lub bez, jak również naczep z ciągnikiem na wagony używane w tym systemie przewozów);

2) innych przewozów drogowych pojazdów-cystern lub pojazdów drogowych przewożących towary niebezpieczne luzem;

3) przy przewozach pojazdów drogowych przewożących sztuki przesyłek, jeżeli te pojazdy zaopatrzone są w widoczne duże nalepki ostrzegawcze odpowiadające przewożonym sztukom przesyłek.

5. Do listu przewozowego powinny być dołączone instrukcje awaryjne dla kierowcy, wymagane przez ADR (pkt. 5.4.3 ADR).

§20

Postępowanie z przesyłką towarów niebezpiecznych na stacji przeznaczenia 1.

Dyżurny ruchu PKP PLK S.A. na stacji przeznaczenia przyjmuje pociąg z towarem niebezpiecznym na tor określony w regulaminie technicznym i o powyższym informuje pracowników wyznaczonych regulaminem technicznym oraz dyspozytora liniowego.

2. Nie wolno przyjmować pociągów towarowych przewożących towary niebezpieczne na tor częściowo zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości albo jest zakończony kołłem oporowym.

3. Po przybyciu przesyłki na stację przeznaczenia przewoźnik m.in. musi sprawdzić stan wagonów (przesyłki) w zakresie:

- 1) zamknięcia lub ewentualnego rozszczelnienia;
 - 2) oplombowania;
 - 3) oznakowania tablicami identyfikacyjnymi i nalepkami ostrzegawczymi. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości należy postępować zgodnie z odrębnymi przepisami.
4. Po przybyciu przesyłki na stację przeznaczenia, przewoźnik powinien dążyć do jak najszybszego przekazania jej odbiorcy.

§21

Czynności kontrolne i sprawdzające 1. Uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych powinni, stosownie do zakresu swoich obowiązków, bezzwłocznie udostępnić upoważnionym przedstawicielom właściwych władz, informacje potrzebne do przeprowadzenia kontroli.

2. PKP PLK S.A. ma prawo dokonywania przez swoich pracowników w zakresie określonym w Regulaminie przydzielania tras pociągów do czynności sprawdzających, dotyczących pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami przewozu towarów niebezpiecznych.

3. Upoważnione osoby przez PKP PLK S.A. mają prawo do sprawdzenia:

- 1) stanu oznakowania taboru przewożącego towary niebezpieczne;
- 2) terminów następnych badań i rewizji okresowej wagonu i zbiornika;
- 3) wzrokowej oceny stanu szczelności i kompletności linek uziemiających zbiornika;
- 4) wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu;
- 5) przeszkolenia pracowników PKP PLK S.A. wykonujących czynności związane z przewozem koleją towarów niebezpiecznych;
- 6) dokumentacji PKP PLK S.A. prowadzonej przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych;
- 7) prawidłowości informacji przekazanej dla PKP PLK S.A. o zestawieniu składu pociągu na stacji nadania, granicznej i przełączania ze stanem faktycznym przewożonych towarów niebezpiecznych szczególnie TWR (na podstawie wykazu pojazdów kolejowych oraz ich oznakowania).

4. Z przeprowadzonych czynności sprawdzający sporządza notatkę w dwóch egzemplarzach, z których jeden egzemplarz przekazuje zainteresowanej jednostce.

5. Kontrole i sprawdzenia powinny być przeprowadzone bez narażenia osób, majątku i środowiska, a także bez zakłócania ruchu kolejowego.

§22

Postanowienia uzupełniające 1. Pracownik uczestnika przewozu po zauważeniu nieprawidłowości mogących świadczyć o próbach kradzieży i innych zagrożeniach lub otrzymaniu informacji o tych nieprawidłowościach, powiadamia dostępnymi środkami łączności najbliższą jednostkę SOK w celu podjęcia skutecznej interwencji.

2. Zabrania się prowadzenia pociągów z towarami niebezpiecznymi, gdy na torze sąsiednim jest prowadzone szlifowanie szyn specjalistycznymi pojazdami kolejowymi.

Rozdział IV

Postępowanie w przypadku awarii lub zdarzenia §23

Wewnętrzne plany awaryjne dla stacji rozrządowych 1. Dla stacji rozrządowych

uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych zakłady linii kolejowych sporządzają wewnętrzne plany awaryjne, których celem jest:

- 1) skoordynowanie współpracy w razie zaistnienia zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych;
 - 2) zminimalizowanie konsekwencji dla życia ludzkiego lub środowiska po zaistnieniu zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych.
2. Wewnętrzne plany awaryjne, o których mowa w ust. 1 należy sporządzić zgodnie z zasadami określonymi w Karcie UIC 201 (Przewóz towarów niebezpiecznych - Kolejowe stacje rozrządowe - Poradnik dla wykonania planów awaryjnych).
3. Plany awaryjne należy sporządzić w 3 egzemplarzach, które powinien posiadać:
- 1) dyżurny ruchu wyznaczonej nastawni dysponującej stacją rozrządowej;
 - 2) naczelnik właściwej sekcji eksploatacji PKP PLK S.A.;
 - 3) doradca właściwego zakładu linii kolejowych. Dla potrzeb innych nastawni dysponujących stacją rozrządowych sporządza się odpowiednie wyciągi z planów awaryjnych.
4. Plany awaryjne należy utrzymywać w stanie aktualnym. Proces aktualizacji powinien uwzględniać wszystkie zmiany, które nastąpiły w trakcie działalności objętej tym planem - dotyczy to w szczególności zmian w infrastrukturze kolejowej, organizacji, przewozów i innych zmian. Aktualizację oraz praktyczne sprawdzenie planu awaryjnego należy dokonywać zgodnie z Kartą UIC 201, jednak nie rzadziej niż co 3 lata.

§24

Alarmowanie i powiadamianie o zdarzeniu 1. Pracownik zarządcy infrastruktury i przewoźnika, który zauważył, że może dojść do zdarzenia stwarzającego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dla życia i zdrowia ludzi lub dla środowiska, powinien zastosować wszelkie dostępne środki, aby zapobiec temu zdarzeniu lub ograniczyć jego skutki.

2. W razie zaistnienia zdarzenia z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, każdy pracownik, o którym mowa w ust. 1, powinien w miarę potrzeby i w miarę własnych możliwości:

- 1) zaalarmować osoby znajdujące się w strefie zagrożenia;
- 2) udzielić niezbędnej pomocy osobom poszkodowanym;
- 3) zabezpieczyć miejsce zdarzenia;
- 4) niezwłocznie powiadomić o wypadku dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu oraz właściwe służby ratownicze.

3. Przewoźnik zobowiązany jest powiadomić odbiorcę (nadawcę) o przeszkodzie w przewozie przesyłki z towarem niebezpiecznym.

4. Dyżurny ruchu po otrzymaniu informacji o zdarzeniu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny alarmuje służby ratownicze, w razie konieczności wstrzymuje ruch w rejonie zdarzenia oraz powiadamia przełożonych, dyspozytorów i inne podmioty zgodnie z procedurami (instrukcjami) przyjętymi do stosowania w jego macierzystym zakładzie.

5. Podczas alarmowania i powiadamiania należy przekazywać jak najwięcej informacji dotyczących zdarzenia, między innymi należy podać:

- 1) miejsce zdarzenia (rejon stacji, kilometraż szlaku, nr toru, umiejscowienie wagonu w składzie pociągu);
- 2) objawy i rozmiary zdarzenia z towarem niebezpiecznym (wyciek, ulatnianie się lub wysypywanie substancji chemicznych, pożar lub wybuch, wyciek kropelkowy lub strumieniowy);
- 3) rodzaj towaru niebezpiecznego na podstawie oznakowania wagonu (na podstawie

napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej);

4) czy są osoby poszkodowane i czy występuje poważne zagrożenie życia ludzi lub środowiska;

5) rodzaj wagonu, itp.

6. W przypadku zaistnienia zdarzenia podczas jazdy pociągu, maszynista w porozumieniu z właściwym dyżurnym ruchu, powinien zatrzymać pociąg w miejscu umożliwiającym prowadzenie działań ratowniczych. W razie stwierdzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia, drużyna trakcyjna powinna bezzwłocznie unieruchomić i zabezpieczyć pociąg, a następnie oddalić się ze strefy zagrożenia, o ile jest to możliwe z dokumentami przewozowymi.

§25

Prowadzenie działań ratowniczych 1. Działania ratownicze na miejscu zdarzenia prowadzą jednostki ochrony przeciwpożarowej, którym udzielają pomocy pociągi ratownictwa technicznego, pociągi sieciowe lub inne.

2. Do czasu przybycia jednostek ochrony przeciwpożarowej lub pociągów ratownictwa technicznego akcją usuwania skutków wypadku kieruje naczelnik właściwej sekcji eksploatacji zakładu linii kolejowych lub osoba przez niego wyznaczona.

3. Kierującym działaniami ratowniczymi jest pierwszy przybyły na miejsce zdarzenia dowódca jednostki ochrony przeciwpożarowej. Przekazuje on kierowanie działaniami wyłącznie osobom uprawnionym (wyższym dowódcom ze straży pożarnej), określonym w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Kierujący działaniami ratowniczymi decyduje o miejscu i sposobie przeprowadzenia tych działań.

4. Pracownicy zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźników zobowiązani są do udzielania wszelkich informacji i niezbędnej pomocy przy prowadzeniu działań ratowniczych i usuwaniu skutków zdarzeń z towarami niebezpiecznymi.

5. W uzgodnieniu z kierującym działaniami ratowniczymi wagony, z których następuje emisja towaru niebezpiecznego, w miarę możliwości należy przestawić na tor do awaryjnego odstawiania wagonów.

6. W uzgodnieniu z kierującym działaniami ratowniczymi (najczęściej po zakończeniu działań i pisemnym przekazaniu miejsca akcji), do akcji usuwania skutków zdarzeń z towarami niebezpiecznymi przystępują służby kolejowe.

§26

Badanie okoliczności i przyczyn zdarzenia 1. Postępowanie w sprawach zdarzeń z przesyłkami zawierającymi towary niebezpieczne prowadzi komisja powołana i pracująca według zasad określonych w „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8 (R-3)”.

2. W pracach komisji udział biorą doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych kolejną z właściwego zakładu linii kolejowych oraz przewoźnika, nadawcy lub właściciela wagonu.

§27

Kryteria sporządzania raportu ze zdarzenia 1. W przypadku, gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało jego uwolnienie lub jeśli wystąpiło ryzyko nieuchronnej straty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska lub jeśli nastąpiła interwencja władz, doradca właściwego terenowo zakładu linii kolejowych sporządza „Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych”. Szczegółowe kryteria tych zdarzeń określa punkt 1.8.5.3 przepisów RID/Załącznik 2 do SMGS.

2. Wzór Raportu o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych określono w punkcie 1.8.5.4 przepisów RID/Załącznik 2 do SMGS.

3. „Raport o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych” należy sporządzić jak najszybciej po zdarzeniu, jak tylko zostaną ustalone okoliczności i skutki dla ewentualnych poszkodowanych, mienia oraz środowiska naturalnego i przesłać do Urzędu Transportu Kolejowego.

Rozdział V

Szkolenie i obowiązki doradcy §28

Szkolenie w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych 1. Pracownicy, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i zakresu obowiązków - zgodnie z działem 1.3 RID/Załącznik 2 do SMGS uwzględniając elementy zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie TWR – zgodnie z działem 1.10 RID/Załącznik 2 do SMGS.

2. Uczestnik szkolenia powinien zostać przeszkolony z zakresu:

- 1) znajomości właściwych przepisów i instrukcji;
- 2) klasyfikacji towarów niebezpiecznych i wynikających zagrożeń z poszczególnych klas;
- 3) znakowania przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
- 4) przewyciężania sytuacji krytycznych w przypadku nieprawidłowości;
- 5) znajomości wewnętrznych planów awaryjnych dla stacji rozrządowych przy przewozie towarów niebezpiecznych;
- 6) znajomości planów zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka;
- 7) procedur informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.

3. Przed wejściem w życie zmian do przepisów RID/Załącznik 2 do SMGS dodatkowemu przeszkoleniu w zakresie zmian podlegają kontrolerzy i instruktorzy, a następnie pracownicy wyznaczeni do prowadzenia zagadnień przewozu towarów niebezpiecznych.

§29

Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych 1. W celu zapewnienia prawidłowego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, w oparciu o ustawę o przewozie koleją towarów niebezpiecznych oraz RID/Załącznik 2 SMGS, w jednostkach organizacyjnych zarządcy infrastruktury, przewoźników, nadawcy i odbiorcy uczestniczących w przewozie koleją towarów niebezpiecznych lub związanych z tym przewozem czynnościami nadzoru lub konwojowania należy wyznaczyć doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, zwanego dalej „doradcą”.

2. Doradcą może być osoba posiadająca aktualne uprawnienia.

3. Kierownik jednostki organizacyjnej, w której wyznaczono doradcę, jest zobowiązany do zapewnienia środków i warunków niezbędnych do sprawnego wykonywania zadań.

4. Doradca jest uprawniony do:

- 1) wstępu na teren oraz dostępu do obiektów i urządzeń związanych z procesem przewozu, załadunku, napełniania, rozładunku lub przeładunku znajdujących się na terenie nadzorowanej jednostki organizacyjnej lub jednostek organizacyjnych;
- 2) kontroli czynności i procedur zapewniających bezpieczny przewóz koleją towarów niebezpiecznych;
- 3) wglądu do dokumentacji prowadzonej przez nadzorowane jednostki uczestników

przewozu.

5. Nadzór merytoryczny nad działalnością doradców zarządcy infrastruktury sprawuje komórka właściwa ds. przewozu towarów niebezpiecznych w Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

6. Uczestnicy przewozów, których wyznaczono do powołania doradców, sporządzają roczne sprawozdanie z działalności jednostek w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Jeden egzemplarz należy przesyłać do Prezesa UTK do 31 stycznia każdego roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie, a drugi należy przechowywać przez okres 5 lat. Sprawozdanie to należy sporządzić wg wzoru określonego przez właściwego ministra ds. transportu. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy lub inny podmiot wyznaczył do wykonywania zadań więcej niż jednego doradcę, roczne sprawozdanie sporządza jeden z wyznaczonych doradców.

7. Głównym zadaniem doradcy jest, przy zachowaniu odpowiedzialności kierującego jednostką organizacyjną, dążenie poprzez zastosowanie wszystkich odpowiednich środków i działań, do prowadzenia działalności zgodnie z obowiązującymi przepisami, w możliwie najbezpieczniejszy sposób. Obowiązki doradcy są określone w ustawie o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych oraz w punkcie 1.8.3.3 RID/Zał. 2 do SMGS.

8. Zakres zadań i obowiązków doradcy obejmuje w szczególności:

- 1)** przestrzeganie przepisów regulujących przewóz towarów niebezpiecznych;
- 2)** przestrzeganie procedur służących zachowaniu zgodności z przepisami dotyczącymi identyfikacji przewożonych towarów niebezpiecznych;
- 3)** przestrzeganie procedur służących sprawdzeniu wyposażenia używanego do transportu, załadunku i rozładunku towarów niebezpiecznych;
- 4)** prawidłowość szkolenia pracowników oraz właściwych wpisów w aktach osobowych;
- 5)** wprowadzanie prawidłowych procedur ratowniczych w zakresie wypadków i wydarzeń, które mogą zagrażać bezpieczeństwu podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
- 6)** prowadzenie dochodzeń oraz sporządzanie raportów na temat poważnych wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
- 7)** wprowadzanie odpowiednich środków w celu przeciwdziałania powtarzaniu się wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów;
- 8)** kontrole - czy pracownicy związani z przewozem, załadunkiem lub rozładunkiem towarów niebezpiecznych zapoznali się ze szczegółowymi procedurami postępowania i instrukcjami;
- 9)** wprowadzanie procedur kontrolnych służących sprawdzeniu – czy środek transportu zaopatrzone jest w wymagane dokumenty i sprzęt awaryjny oraz czy takie dokumenty i sprzęt odpowiadają przepisom;
- 10)** wprowadzanie procedur kontrolnych służących sprawdzeniu przestrzegania wymagań dotyczących załadunku i rozładunku;
- 11)** wprowadzanie planów bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (wymienionych w tabeli 1.10.5 RID/Zał. 2 do SMGS).

Załącznik do „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych ir-16” Schemat przepływu informacji w procesie nadzoru przewozu

towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR)

