



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. +48 91 430 82 20; fax +48 91 462 48 42; e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl

INSTRUKCJA

O TECHNICIE PRACY MANEWROWEJ

NA BOCZNICACH

ZARZĄDU MORSKICH PORTÓW

SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.

**Instrukcja pracy manewrowej na bocznicach kolejowej
realizuje postanowienia:**

1. Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.);
2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 46);
3. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.);
4. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U 2016 r. poz. 369)

Oświadczenie użytkownika bocznic:

Przepisy wewnętrzne spełniają wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2016 r., poz. 1727, z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Szczecin, dn.

.....

(podpis, pieczęć)

SPIS TREŚCI

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
§ 1 Cel i zakres stosowania instrukcji.....	4
§ 2 Ogólne zasady wykonywania manewrów; cel i znaczenie pracy manewrowej, sposoby jej wykonywania.....	4
§ 3 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	6
§ 4 Obowiązki i kompetencje nadzorującego manewry.....	7
§ 5 Obowiązki kierownika manewrów	8
§ 6 Obowiązki manewrowego.....	10
§ 7 Obowiązki drużyny pojazdu trakcyjnego.....	13
§ 8 Organizacja pracy manewrowej oraz urządzenia i środki do jej wykonywania.....	13
Rozdział II TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW	15
§ 9 Wykonywanie ruchów manewrowych i podawanie sygnałów przy manewrach	15
§ 10 Hamowanie wagonów	18
§ 11 Sprzęganie i rozprzęganie taboru.....	19
§ 12 Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem	20
§ 13 Manewry przez przejazdy drogowe i przejścia dla pieszych	21
§ 14 Manewry z wagonami zawierającymi przesyłkę o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłkę z przekroczoną skrajnią, wagonami grożącymi wykolejeniem.	22
§ 15 Przetaczanie wagonów bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego.....	23
§ 16 Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych.....	24
§ 17 Posługiwanie się płozami hamulcowymi	25
Rozdział III SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRACY	27
§ 18 Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach	27
§ 19 Poruszanie się po torach.....	27
§ 20 Jazda na taborze	28
§ 21 Postępowanie w razie wypadku lub incydentu kolejowego.....	28
Stale oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach wymagających zachowania szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewrów	30
Skorowidz zmian i uzupełnień	39
Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości treści przepisów	40

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i zakres stosowania instrukcji

1. Niniejsza Instrukcja o technice pracy manewrowej podaje zasady i sposób wykonywania manewrów na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
Celem instrukcji jest określenie zasad zapewniających bezpieczeństwo osób, taboru i ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz sprawne wykonywanie zadań.
2. Używane w treści instrukcji pojęcie bocznic kolejowych oznacza bocznicę użytkowaną przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
3. Przepisy wchodzi w życie po zatwierdzeniu przez użytkownika bocznic kolejowych.
4. Zmiany do przepisów wprowadzane są przez użytkownika bocznic po wcześniejszym zatwierdzeniu proponowanych zmian przez użytkownika bocznic kolejowych.
5. Przepisy nie obejmują zagadnień związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych. Jeśli na bocznicach będą odbywać się takie przewozy należy opracować odrębne przepisy w tym zakresie.
6. Postanowienia przepisów należy wykorzystać przy opracowywaniu regulaminu pracy bocznic oraz do:
 - przygotowania zawodowego pracowników użytkownika bocznic do pracy na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
 - szkolenia pracowników przewoźnika obsługującego bocznicę.
 - przeprowadzania okresowego doskonalenia zawodowego pracowników użytkownika bocznic.

§ 2

Ogólne zasady wykonywania manewrów; cel i znaczenie pracy manewrowej, sposoby jej wykonywania

1. Manewrami nazywamy wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności wykonywane na torach kolejowych z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
Przestawianie z toru na tor pociągu stojącego na stacji, jak również wprowadzenie go na właściwe miejsce (cofanie, podciąganie) po uprzednim zatrzymaniu się na torze, na który został przyjęty, należy uważać za manewry.
2. Składem manewrowym nazywa się tabor sprzęgnięty z pojazdem trakcyjnym użytym do wykonywania manewrów. Pojazd trakcyjny może znajdować się za, przed lub pomiędzy taborem.
Do pojazdów trakcyjnych w rozumieniu postanowień niniejszych przepisów zalicza się każdy pojazd kolejowy z własnym napędem przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów.

3. Używane w przepisach określenie „tabor” obejmuje wagony, lokomotywy elektryczne i spalinowe, zespoły trakcyjne, wagony motorowe, ciągniki, pojazdy pomocnicze oraz pojazdy specjalne (techniczno-gospodarcze) znajdujące się na własnych kołach na torze kolejowym.
4. Przez określenie „odpręg” należy rozumieć 1 wagon lub grupę wagonów połączonych ze sobą, odczepionych jednorazowo od lokomotywy wykonującej manewry lub od pozostałego przy tej lokomotywie taboru.
5. Bocznicą kolejową - droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowych wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane
6. Użytkownik bocznic kolejowych - zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznicą kolejową;
7. Przewoźnik kolejowy - przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.
8. Zarządca infrastruktury - podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.
9. Pojazd kolejowy - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.
10. Pociąg - skład pociągu sprzęgnięty z czynnym pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny – osygnalizowany i przygotowany do drogi albo znajdujący się w drodze.
11. Wypadek kolejowy - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska. Do wypadków zalicza się w szczególności:
 - a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego.
12. Okręg nastawczy - bocznicą lub jej część ze znajdującymi się na niej zwrotnicami, wykolejnicami, tarczami i innymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym, które są obsługiwane z jednego pomieszczenia.
13. Rejon manewrowy - część bocznic stanowiąca samodzielny zespół torów i urządzeń do wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierownika manewrów przy użyciu jednego pojazdu trakcyjnego.

Dwa lub więcej rejonów manewrowych stanowią okręg manewrowy.
14. Drużyna manewrowa - zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i z jednego lub więcej manewrowych lub innych pracowników posiadających kwalifikacje do pracy na stanowisku manewrowego.

15. Nadzorujący manewry - kierownik transportu lub inny pracownik wyznaczony regulaminem pracy bocznicy.
16. Kierownik manewrów – ustawiacz lub inny pracownik posiadający kwalifikacje do kierowania manewrami.
17. Celem pracy manewrowej jest:
 1. rozrządzanie składów manewrowych na poszczególne tory zależnie od przeznaczenia wagonów,
 2. podstawianie wagonów na punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,
 3. przestawianie wagonów i grup wagonów z jednego toru na drugi, zależnie od potrzeb i przeznaczenia torów,
18. Na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. można stosować następujące sposoby wykonywania manewrów:
 1. odstawianie, przetaczanie taboru pojazdem trakcyjnym,
 2. staczanie wagonów przy pomocy siły ciężkości,
 3. przetaczanie ciągnikiem drogowym, przy pomocy kołowrotu linowego lub innego urządzenia technicznego przeznaczonego do przemieszczania wagonów,
 4. przetaczanie z pomocą siły ludzkiej.
19. Zabrania się wykonywania manewrów innymi sposobami, niż podano w ust. 18.
20. Dla bocznic kolejowej użytkownik bocznic sporządza regulamin pracy bocznic kolejowej, który podlega uzgodnieniu w zakresie techniczno-ruchowym z zarządcą infrastruktury, z którego torami bocznic jest połączona.
21. Z postanowieniami regulaminu pracy bocznic należy dowodnie zapoznać pracowników bocznic oraz pracowników przewoźnika zatrudnionych przy wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach.

§ 3

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów powinni posiadać kwalifikacje określone w 3. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 46).
 - 1) zdany egzamin kwalifikacyjny na właściwe stanowisko,
 - 2) zdany egzamin okresowy,
 - 3) znajomość warunków lokalnych (autoryzację) na bocznicach, odnotowaną w rejestrze egzaminów
 - 4) wymaganą zdolność fizyczną i psychiczną do pracy na stanowisku, stwierdzoną przez uprawnionego lekarza.
 - 5) inne kwalifikacje wymagane w pracy na bocznicach.Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów powinni posiadać przy sobie ważne upoważnienie lub prawo kierowania.
2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:
 - 1) nadzorujący manewry,
 - 2) kierownik manewrów,

- 3) manewrowi,
 - 4) inni pracownicy posiadający wymagane kwalifikacje,
 - 5) drużyna lokomotywy manewrowej.
3. Na boczniczy nadzorującym manewry jest dysponent nabrzeża.
4. Kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej potrzeba ilość:
- 1) manewrowych,
 - 2) innych pracowników posiadających kwalifikacje do wykonywania manewrów i hamowania wagonów.
5. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i z jednego lub więcej pracowników, o których mowa w ust. 5, nazywa się drużyną manewrową.
6. Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności może wykonywać również czynności manewrowego.
7. Do wykonywania manewrów nie wolno zatrudniać:
- 3) kobiet,
 - 4) osób poniżej 18 roku życia (młodocianych),
 - 5) pracowników nie posiadających określonego przepisami stopnia zdolności do pracy .
8. Postanowienia przepisów dotyczące drużyn manewrowych obowiązują również innych pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu czynności związanych z manewrami.
9. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach obowiązani są dokładnie znać i stosować dozwolone sposoby wykonywania manewrów, jak również ściśle przestrzegać obowiązujących w tym zakresie ograniczeń i miejscowych postanowień ujętych w regulaminie pracy boczniczy.
10. Maszynista pojazdu trakcyjnego użytego do wykonywania manewrów powinien zostać powiadomiony, kto jest kierownikiem manewrów.
- Gdy kierownictwo manewrów ma objąć inny pracownik lub wykonanie pewnych ruchów manewrowych kierownik manewrów zleca innemu pracownikowi, musi on o tym powiadomić zainteresowanych.
11. Pracownik stale wykonujący czynności kierownika manewrów (ustawiacz) powinien mieć namalowany na hełmie ochronnym czerwony pas szerokości 4 cm, biegnący przez środek, od czoła ku tyłowi.

§ 4

Obowiązki i kompetencje nadzorującego manewry

1. Nadzorujący manewry podczas obejmowania dyżuru powinien ustalić w zakresie przewidzianym regulaminem pracy boczniczy:
 - 1) prace wykonane, pozostające do wykonania oraz wydane polecenia zmierzające do realizacji zadania,
 - 2) skład drużyn manewrowych i ich gotowość do pracy,
 - 3) miejsce znajdowania się lokomotyw manewrowych,
 - 4) fakt ewentualnego przetrzymywania wagonów towarowych ponad czas ustalony w planie obsługi boczniczy,
 - 5) stan sprawności urządzeń łączności w rejonach manewrowych,

- 6) które tory i rozjazdy są zamknięte oraz, czy istnieją ograniczenia prędkości jazd manewrowych wynikające ze stanu torów, rozjazdów itp.,
- 7) czy w okresie zimowym materiały i urządzenia przeznaczone do akcji odśnieżnej znajdują się na miejscu ich użytkowania w dostatecznej ilości, a szczególnie:
 - a) piasek, żużel lub popiół do posypywania ścieżek i dróg w rejonach manewrowych, schodów zewnętrznych itp.,
 - b) łopaty, miotły, szczotki stalowe, skrobaczki, drągi,
 - c) piecyki, pochodnie oraz aparaty do podgrzewania i odmrażania zwrotnic, płozów, sprzęgów z odpowiednim zapasem paliwa.
2. Zauważone nieprawidłowości należy usuwać we własnym zakresie, a w razie niemożności niezwłocznie powiadomić o tym przełożonego.
3. W okresie trudnych warunków atmosferycznych, spowodowanych zimą, postępować należy zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy bocznicy oraz wytycznymi wewnątrzzakładowymi.
4. Podczas wykonywania manewrów, nadzorujący manewry powinien sprawdzać, czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z postanowieniami niniejszej Instrukcji, regulaminem pracy bocznicy, planem obsługi bocznicy, wydanymi poleceniami, a w razie zauważenia nieprawidłowości – niezwłocznie je eliminować.

§ 5

Obowiązki kierownika manewrów

1. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
2. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej.
Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych.
3. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - 1) z włączonym hamulcem zespolonym:
 - a) wyciągnąć bez zmiany kierunku jazdy składy manewrowe,
 - b) przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy manewrowe o długości nie przekraczającej 30 wagonów dwuosiowych (1 wagon 4-ro osiowy traktować należy jak 2 wagony 2-osiove),
w przypadku przestawiania składów manewrowych na sygnały manewrowe podawane na sygnalizatorach, gdy lokomotywa manewrowa i pracownik przestawiający skład posiada radiotelefon – można przestawiać manewrowe bez ograniczeń długości,
 - 2) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 4 sztuk,
4. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
W przypadkach wyjątkowych – w razie potrzeby mogą być użyte dwie lokomotywy (przestawianie ciężkiego składu).
Jeżeli taka organizacja pracy ma charakter stały, powinno to być wskazane w regulaminie pracy bocznicy.

5. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
 - 1) zgłosić swoją obecność nadzorującemu manewry,
 - 2) przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią,
 - 3) zapoznać się z poleceniami nadzorującego manewry i operatywnym planem pracy manewrowej,
 - 4) sprawdzić skład drużyny manewrowej i lokomotywowej, przepisowe ubranie pracowników i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan sprawności drużyn,
 - 5) dokonać podziału czynności między manewrowych,
 - 6) sprawdzić osygnalizowanie, wyposażenie lokomotywy oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanej przy manewrach,
 - 7) zapoznać się ze stanem torów w swoim rejonie manewrowym odnośnie ich zajętości, ewentualnie zamknięcia, zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, usytuowanie taboru w granicach ukresów,
 - 8) ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, przesuniętym, wykolejonych, uszkodzonych), przetrzymanych, z pilnym ładunkiem;
 - 9) sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, oświetlenia i łączności,
 - 10) bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim: drużynę trakcyjną, pracowników swojej drużyny oraz sprawdzić, czy nie ma aktualnie przeszkód do uruchomienia taboru.
6. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
 - 1) obsługa punktów ładunkowych oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów w przypadku braku wyznaczonych pracowników na tych punktach, gdzie ustala to regulamin pracy bocznicy,
 - 2) wyznaczanie manewrowych do:
 - a) obsługi zwrotnic i wykolejnic, która zgodnie z regulaminem pracy bocznicy przypisana jest drużynie manewrowej,
 - b) zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem,
 - 3) porozumiewanie się z pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów,
 - 4) w razie wypadku podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast nadzorującemu manewry, podając zwięzłą informację o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia przełożonych, wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem;
pracę manewrową można wznowić na polecenie przełożonego.
7. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
 - 1) posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - 2) prawidłowe działanie zwrotnic,
 - 3) oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - 4) widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
8. Składy manewrowe pozostawiać w stanie ściśniętych sprężyn zderzakowych. W tym celu przed odjazdem lokomotywy zahamować ostatni ręczny hamulec, ścisnąć skład oraz zahamować hamulcem ręcznym najbliższy wagon od lokomotywy.

9. W razie zaśnieżenia lub oblodzenia główek szyn, przed rozpoczęciem rozrządzenia przejechać po tych torach lokomotywą, pchając przed nią wagon.
10. Do obsługi torów ze zwrotnicami przestawianymi przez drużynę manewrową zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu. Przed odbyciem jazdy przez przejazd należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
11. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
12. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w regulaminie pracy bocznicy.
13. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszych przepisów i regulaminu pracy bocznicy.
14. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej wykonywanie czynności przez szkolonego może odbywać się tylko pod bezpośrednim, stałym nadzorem kierownika manewrów. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny mu być uprzednio pokazane z naświetleniem grożącego niebezpieczeństwa w razie niezastosowania się do wskazówek.
15. O przerwie w pracy manewrowej mającej trwać powyżej 30 minut, kierownik manewrów powinien powiadomić maszynistę lokomotywy manewrowej, co pozwoli na oszczędną gospodarkę paliwem.

§ 6

Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:
 - 1) rozprzęganie i sprzęganie taboru,
 - 2) przestawianie zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - 3) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - 4) hamowanie taboru manewrującego,
 - 5) zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem,
 - 6) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
 - 1) zgłosić się u swego kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi,
 - 2) na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - a) które tory są wolne,
 - b) jaki jest stan zapelnienia każdego toru,
 - c) czy wagony są zepchnięte i połączone sprzęgami,
 - d) czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - e) czy pod wagonami nie ma płozów, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykołowanie,
 - f) czy na torach nie znajduje się tabor wykolejony, uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem lub wagony wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - g) czy płozy, kliny i inne przybory do zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
 - h) czy tabor znajduje się w granicach ukresów,

- i) czy przejazdy drogowe są wolne od taboru. w żłobkach na przejazdach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
 - j) czy oświetlenie działa należycie,
 - k) czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu, ludzi i taboru;
 - l) informację o stanie torów, taboru oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.
3. Manewrowy wyznaczony przez kierownika manewrów do obsługi zwrotnic przestawianych ręcznie, przed rozpoczęciem pracy manewrowej powinien dokonać zewnętrznych wzrokowych oględzin rozjazdów, których celem jest wykrycie:
- 1) części pękniętych, wykruszonych lub uszkodzonych w inny sposób,
 - 2) usterek lub odkształceń stwarzających zagrożenia dla prawidłowego działania rozjazdu lub zamknięć nastawczych.
4. Zakres oględzin rozjazdów obejmuje wzrokowe sprawdzenie:
- 1) ogólnego stanu rozjazdu pod względem utrzymania go w czystości, szczególnie żłobków oraz przestrzeni między iglicą i opornicą,
 - 2) stanu iglic – ze szczególnym uwzględnieniem, czy nie mają wyszczerbień zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - 3) stanu przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
 - 4) stanu właściwego działania zamknięć nastawczych,
 - 5) stanu zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
 - 6) stanu dokręcenia śrub i wkrętów,
 - 7) stanu nasmarowania zwrotnic,
 - 8) stanu oraz właściwych wskazań wskaźników na latarniach zwrotnicowych i sygnałów na latarniach wykolejnicowych,
5. Zakres prac konserwacyjnych obejmuje:
- 1) czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami poduszek ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć nastawczych,
 - 2) czyszczenie żłobków w krzyżownicach,
 - 3) dokręcanie śrub i wkrętów.
- Rozjazd podlega oczyszczeniu od złącza przed iglicami do pierwszego złącza za krzyżownicą – w rozjazdach pojedynczych, zaś w rozjazdach krzyżowych pomiędzy stykami końcowymi rozjazdu. Z rozjazdu należy usuwać wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i stary smar na poduszkach ślizgowych oraz na zamknięciach nastawczych; szczególnie starannie powinny być utrzymywane zamknięcia nastawcze i dokręcane śruby przy krzyżownicy i prowadnicach.
6. Szczegółowo zakres oględzin rozjazdów i prac konserwacyjnych określają przepisy wewnętrzne dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej. Osoby odpowiedzialne za wykonanie oględzin rozjazdów i prac konserwacyjnych należy wskazać w regulaminie pracy bocznicy.
7. O wszelkich stwierdzonych usterekach manewrowy powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika manewrów.
8. Zwrotnice ręcznie obsługiwane przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi.
- Położenie przeciwwagi z białym półkolem u góry oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy.

9. W czasie dokonywania sprawdzania rozjazdu manewrowy powinien zachować szczególną ostrożność i sprawdzać wzrokiem, czy nie zbliża się manewrujący tabor.
10. W czasie pracy, manewrowi powinni stosować się do poleceń kierownika manewrów, znajdować się z tej strony manewrującego taboru, po której znajduje się kierownik manewrów, aby mogli się zawsze nawzajem widzieć.
11. Po właściwym nastawieniu zwrotnic i wykolejnic lub sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia i zamknięcia, pracownicy powinni dać sygnał „Do mnie” lub „Ode mnie”. Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy przestawić w położenie zasadnicze.
12. Przy przestawianiu zwrotnicy lub wykolejnicy, pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica lub wykolejnica, następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnię taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy lub wykolejnicy tuż przed zbliżającym się taborem.
13. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla przetaczanego taboru są właściwie nastawione, a tabor kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.
14. Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - 1) przed dojechaniem do wagonów, które manewrowy ma połączyć,
 - 2) gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
 - 3) celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
15. Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.
16. Manewrowy lub inny pracownik może być wyznaczony przez kierownika manewrów do wykonywania czynności przygotowawczych związanych z rozrządzaniem składów jak:
 - 1) luzowanie odpręgów,
 - 2) rozłączanie odpręgów,
17. Luzowania odpręgów dokonuje się pomiędzy wagonami według wskazań kierownika manewrów. Należy zachować następującą kolejność czynności przy luzowaniu odpręgów:
 - 1) zamknąć kurki przewodu hamulcowego, a po upewnieniu się że powietrze zeszło z przewodu – rozłączyć sprzęgi hamulcowe i założyć każdy z nich na wspornik,
 - 2) rozkręcić sprzęgi śrubowe na długość umożliwiającą zrzucenie ich z haka,
 - 3) w przypadku, jeśli rozkręcenie sprzęgów jest niemożliwe nawet przy użyciu rurki, należy powiadomić ustawiacza lub maszynistę lokomotywy manewrowej,
 - 4) w razie zamarznięcia w okresie zimowym, sprzęg powinien być podgrzany za pomocą lampy lutowniczej lub pochodni (nie należy podgrzewać sprzęgu przy wagonie, do którego ze względu na rodzaj ładunku nie wolno zbliżać się z otwartym ogniem),
 - 5) podczas luzowania należy zwracać uwagę, czy:
 - a) odpręgi nie są zahamowane hamulcem ręcznym lub hamulcem zespolonym, a gdy zachodzi potrzeba, odhamować wagony,
 - b) z taboru lub ładunku nie wystają poza skrajnię przedmioty mogące zagrażać bezpieczeństwu ludzi lub urządzeń,
 - c) przy wychodzeniu spomiędzy wagonów nie zbliża się po torze sąsiednim pociąg lub manewrujący tabor.
18. Przed zakończeniem dyżuru manewrowy powinien:
 - 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,

- 2) zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem,
 - 3) nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
 - 4) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki;
- o wykonaniu powyższego zgłosić kierownikowi manewrów.

§ 7

Obowiązki drużyny pojazdu trakcyjnego

1. Drużyna trakcyjna wykonująca manewry powinna obserwować:
 - 1) sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - 2) prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic, itp.,
 - 3) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy,
 - 4) czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
2. Drużyna trakcyjna powinna znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszych przepisów i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
3. Drużyna pojazdu trakcyjnego powinna odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
4. Podczas manewrowania drużyna trakcyjna powinna znajdować się w pełnym składzie na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być dozorowany przynajmniej przez jednego pracownika drużyny trakcyjnej.
5. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie spalinowej, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
6. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
7. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
8. Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien podawać sygnał „Baczność”. Sygnał ten powinien być podany na długości drogi hamowania w zależności od prędkości jadącego pojazdu trakcyjnego.

§ 8

Organizacja pracy manewrowej oraz urządzenia i środki do jej wykonywania

1. Dla sprawnego i bezpiecznego prowadzenia pracy manewrowej bocznicą może być podzielona jest na rejony i okręgi manewrowe.
2. W zależności od ilości miejsc, z których nastawia się drogi przebiegu, bocznicą podzielona jest na okręgi nastawcze.
Granicę każdego okręgu nastawczego określa regulamin pracy bocznicy.

3. Podział bocznic na rejony i okręgi manewrowe, opis dozwolonych sposobów manewrowania oraz szczególnych postanowień dotyczących prowadzenia manewrów na bocznicach powinien być ujęty w regulaminie pracy bocznic.
4. Postanowienia dotyczące wykonywania manewrów na bocznicach powinny być podane w regulaminie pracy bocznic. W regulaminie pracy bocznic powinny być podane dozwolone sposoby manewrowania oraz wszelkie ograniczenia.
5. Nadzorujący manewry odpowiada, w zakresie ustalonym regulaminem pracy bocznic za przepisowe, bezpieczne i terminowe wykonanie pracy manewrowej.
6. Gdyby trudności w pracy wywołane warunkami zimowymi wystąpiły bez uprzedniej zapowiedzi zmian warunków atmosferycznych, należy samorzutnie przystąpić do akcji usuwania skutków w celu umożliwienia normalnego toku pracy manewrowej.
7. Rodzaj łączności stosowanej przy wykonywaniu pracy manewrowej powinien być określony w regulaminie pracy bocznic.

Rozdział II

TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW

§ 9

Wykonywanie ruchów manewrowych i podawanie sygnałów przy manewrach

1. Przy wykonywaniu manewrów pojazd trakcyjny powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku - w miarę możliwości od strony spadku. W czasie manewrowania na torze o pochyleniu większym niż 2,5%, pojazd trakcyjny powinien znajdować się od strony spadku.
Jeżeli jest to niemożliwe, wszystkie wagony składu manewrowego należy włączyć do hamulca zespolonego, przy czym co najmniej 1 wagon na każde 10 oraz pierwszy od strony spadku, muszą mieć czynny hamulec.
2. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą. Grupy wagonów lub pojedyncze wagony należy odpręgać po zatrzymaniu składu.
3. W czasie jazdy wagony popychane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym.
4. Wszystkie jazdy manewrowe tak na torach przedpromowych, jak i torach na pokładzie promu mogą się odbywać jedynie na hamulcach zespolonych.
5. Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów.
6. Przed rozpoczęciem manewrowania tabor należy odhamować oraz usunąć spod kół taboru kliny, względnie płozy hamulcowe.
7. Drogi przebiegu dla manewrów na żądanie kierownika manewrów, nastawia pracownik nastawiający zwrotnice właściwego okręgu nastawczego.
Tam, gdzie zwrotnic nie obsługuje posterunek nastawczy, należy wskazać w regulaminie pracy bocznicy, kto i które zwrotnice obsługuje. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
8. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice i wykolejnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy.
9. Jeżeli tabor wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać taboru. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy tabor usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy.
Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, gdy pracownik obsługujący zwrotnicę stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy oraz zezwoli na jazdę.
10. Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego, o ile nastawianie drogi przebiegu dla manewrów zostało powierzone drużynie manewrowej.
11. Jeżeli jazda manewrowa (ruch manewrowy) ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów powinien uzyskać na to zgodę kierownika manewrów rejonu, w którym ma się odbywać ruch manewrowy.

12. Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma się odbyć ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonane bez uzgodnienia do najbliższego urządzenia sygnałowego ważnego dla tych jazd manewrowych. Jeżeli takiego urządzenia nie ma – to do zakresu najbliższej zwrotnicy lub skrzyżowania torów manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy regulować tak, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.
13. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika pomiędzy wagonów.
14. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego. Wyjątek stanowią przypadki omówione w § 5, ust. 3.
15. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny być wydawane i przekazywane w sposób krótki, zwięzły, jasny i wyraźny, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości.
W przypadku niejasności, na żądanie odbierającego polecenia bądź informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.
16. Przed wydaniem polecenia za pomocą radiotelefonu należy najpierw wywołać odbiorcę polecenia, a po jego zgłoszeniu się i ustaleniu, że zgłosił się właściwy odbiorca, należy wydać polecenie. Treść polecenia musi być powtórzona przez odbierającego.
17. Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy manewrowy wyznaczony do obsługi zwrotnic dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz nie ma przeszkód dla uruchomienia taboru (płozy lub kliny pod kołami, zahamowane wagony, tabor poza okresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.). Usunięcie płożów lub klinów spod kół wagonów jak i odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie zakresu, kierownik manewrów może zlecić manewrowym, którzy wykonanie polecenia powinni zgłosić w sposób uprzednio ustalony.
Polecenie wykonania ruchu manewrowego daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów. Jeżeli drużyna pojazdu trakcyjnego nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnały podawane przez niego, manewrowi powinni powtarzać maszyniście.
18. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się stanowisko maszynisty.
Jeżeli skład manewrowy znajduje się na łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku.
Jeżeli sygnały manewrowe dawane są wyjątkowo po stronie pomocnika maszynisty, to powinien on natychmiast powiadomić maszynistę o podawanych sygnałach.
19. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazać maszyniście sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, dopuszcza się na warunkach określonych w regulaminie pracy bocznic, możliwość przekazania maszyniście polecenia przez radiotelefon.
20. Podczas wykonywania manewrów kierownik manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, jego drogę przebiegu, pracowników drużyny manewrowej oraz mógł porozumiewać się zarówno z nimi jak i pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu do manewrów. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego taboru i szybko porozumiewać się z pracownikami wykonującymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym wagonie powinien znajdować się pracownik, który powinien obserwować drogę przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał „Stój”. Jeżeli pracownik

nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie, wówczas powinien on poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy. W porze ciemnej pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy. Przy dojeżdżaniu w porze ciemnej do stojącego taboru w celu sprzęgnięcia, przy czole stojącego taboru powinien znajdować się pracownik i oświetlać latarką stojący tabor. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgnięcia oraz ubezpieczenie pracownika zatrudnionego przy sprzęgnięciu taboru.

21. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania taboru poza ukresami torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie pracy bocznicy.
22. Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych, w związku z czym należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków. Prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 25 km/h, z wyjątkiem następujących przypadków:
 - 1) 20 km/h – przy jeździe przez przejazdy i przejścia niestrzeżone,
 - 2) 10 km/h – przy wykonywaniu manewrów z wagonami z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkimi o masie powyżej 60 ton w jednej sztuce, po uprzednim zawiadomieniu maszynisty przez kierownika manewrów.
 - 3) 5 km/h – jeżeli regulamin pracy bocznicy nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości:
 - a) przy jeździe obok magazynów, ramp i składowisk,
 - b) przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie,
 - c) przy przetaczaniu wagonów za pomocą silnikowego pojazdu drogowego,
 - 4) 3 km/h
 - a) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
 - b) przy przetaczaniu taboru z pomocą siły ludzkiej, lub za pomocą urządzeń mechanicznych.
 - c) przy jeździe obok ramp i urządzeń ładunkowych.

W czasie złych warunków atmosferycznych (gwałtowna burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

Maksymalne prędkości na bocznicach powinny być określone w regulaminie pracy bocznicy.

23. Jazdy manewrowe pojazdów pomocniczych, taboru specjalnego oraz pojazdów trakcyjnych bez doczepionego taboru lub ciągnących nie więcej niż cztery wagony towarowe mogą odbywać się bez pilotowania przez drużynę manewrową. Każdorazowo zgodę na taką jazdę wydaje kierujący manewrami. Jazda manewrowa pojazdu trakcyjnego pchającego dwa wagony towarowe może odbywać się bez pilotowania, gdy drużyna lokomotywowa jest dwuosobowa. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie w zależności od warunków miejscowych należy ująć w regulaminie pracy bocznicy.

§ 10 Hamowanie wagonów

1. Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów.

Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej, jeżeli regulamin pracy boczniczy z uwagi na warunki miejscowe nie wprowadza w tym zakresie ograniczeń.

2. W czasie wykonywania manewrów pojazdem trakcyjnym długość składu manewrowego może wynosić:

Na pochyleniu	Bez obsługiwanych hamulców wagonowych	Przy większych grupach manewrowych powinien być obsługiwany 1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 hamulce zespolone na każde rozpoczęte
Na poziomie i pochyleniu do 1‰	20 wag.	20 wag.
od 1‰ - 2,5‰	15 wag.	15 wag.
od 2,5‰ - 5‰	12 wag.	12 wag.
od 5‰ - 8‰	10 wag.	10 wag.
od 8‰ - 10‰	5 wag.	5 wag.
powyżej 10‰	3 wag.	3 wag.

3. Jeżeli długość składu manewrowego wynosi więcej niż dozwolona liczba wagonów bez czynnych hamulców ręcznych i ma być on hamowany hamulcem zespolonym, wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców.

Próba uproszczona polega na sprawdzeniu:

- a) czy sprężone powietrze „dochodzi” do ostatniego wagonu składu manewrowego,
- b) hamowania dwóch ostatnich wagonów składu manewrowego,
- c) odhamowania dwóch ostatnich wagonów składu manewrowego.

Uproszczoną próbę hamulca wykonuje się w sposób następujący:

- a) pracownik znajdujący się za ostatnim wagonem składu manewrowego stwierdza obecność sprężonego powietrza w przewodzie głównym hamulca przez kilkakrotne otwieranie i zamykanie kurka końcowego. Po stwierdzeniu obecności powietrza pracownik dokonujący próby po stwierdzeniu odhamowania tego wagonu wskutek wzrostu ciśnienia w przewodzie głównym uzupełnianym przez zawór maszynisty pojazdu trakcyjnego, podaje do czoła składu manewrowego sygnał „zahamować”,
- b) maszynista pojazdu trakcyjnego po odebraniu sygnału „zahamować” dokonuje zahamowania składu manewrowego przez obniżenie ciśnienia w przewodzie głównym o około 0,05 MPa, a w zimie o około 0,07 MPa,
- c) dokonujący próby hamulca sprawdza czy wstawki hamulcowe dwóch ostatnich wagonów są dociśnięte do kół, a jeśli wagony te mają hamulec tarczowy — czy okienka wskaźników zahamowania wskazują kolor czerwony,
- d) po stwierdzeniu, że w sprawdzanych wagonach hamulec zahamował prawidłowo, pracownik wykonujący próbę podaje do czoła składu manewrowego sygnał „odhamować”,
- e) maszynista pojazdu trakcyjnego po odebraniu sygnału „odhamować”, dokonuje odhamowania składu manewrowego przez podniesienie (przy pomocy zaworu maszynisty) ciśnienia w przewodzie głównym hamulca składu manewrowego do 0,5 MPa,

- f) dokonujący próby sprawdza czy wstawki hamulcowe ostatnich dwóch wagonów „odeszły” od kół; jeśli tak, to wykonujący próbę podaje do czoła składu manewrowego sygnał „hamulec w porządku”.
4. Wagony z uszkodzonym lub nieczynnym hamulcem zespolonym powinny być oznaczone odpowiednią nalepką.
 5. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych.
Sprawdzenie polega na dokręceniu dźwigni hamulca aż do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła, naciskając silnie stopą na klocek hamulcowy.
Następnie przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę, należy hamulec wyluzować oraz sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcz kół).
Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem mogą być używane hamulce ręczne wszystkich typów.
 6. Do hamowania wagonów w czasie manewrów należy używać:
 - 1) płozów hamulcowych,
 - 2) ręcznych hamulców wagonowych,
 7. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić, czy mające być użyte ręczne hamulce wagonowe działają sprawnie.
 8. Płozy hamulcowe służą do zatrzymywania odpręgów staczanych z wywrotnicy oraz do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem.
 9. Podczas pracy manewrowy powinien być zwróconą twarzą w kierunku biegnących odpręgów i obserwować je, uważać na sygnały podawane przy manewrach jak również na polecenia wydawane doraźnie przez kierownika manewrów.
 10. Płozy należy zakładać w bezpiecznej odległości przed toczącym się odpręgiem tj. 15 – 20 m, po czym należy się odsunąć od ułożonego płoza w kierunku zgodnym z biegiem odpręgu, aby nie ulec zranieniu w razie wybicia płoza.
 11. Płóz należy usunąć spod koła wagonu po zatrzymaniu się odpręgu (wykorzystując wsteczny ruch odpręgu lub pomagając sobie drążkiem) nie później jednak niż przed rozpoczęciem dopychania odpręgów przy pomocy lokomotywy lub przed przekazaniem dyżuru.

§ 11

Sprzęganie i rozprzęganie taboru

1. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową.
Wagony znajdujące się w odpręgu powinny być sprzęgnięte z sobą.
2. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
3. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu.
Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia.
Wejście pomiędzy tabor lub wyjście pomiędzy taboru może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.

4. Przy wchodzeniu pomiędzy wagony dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu.
5. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych).
Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
6. Przy łączeniu wagonów w składzie należy najpierw założyć na hak sprzęg cięglowy i odpowiednio skrócić, po czym połączyć sprzęgi hamulcowe, dopiero po tym otworzyć kurki powietrzne.
Przy rozłączaniu wagonów czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego. Rozłączone sprzęgi hamulcowe należy założyć na wsporniki.
Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się taboru.
7. Przy sprzęganiu wagonów należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. Pałak sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka.
Zarzucanie pałaka sprzęgu na hak wagonu łączonego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałaka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzegającego wagony.
8. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy wagonami, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
9. Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wagonów należy założyć na haki zarzutowe.

§ 12

Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem

1. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
 - 1) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5%, wieje silny wiatr itp.,
 - 2) po ukończeniu manewrów.
2. W czasie manewrów pozostawiając tabor w pobliżu ukresu, przejazdu, przejścia, lub innego miejsca, które powinno być wolne od taboru, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na przypadek przesunięcia się taboru wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych, lub uderzenia przez inny tabor.
3. Zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie, a mianowicie:
 - 1) stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych grup taboru, lub pojedynczych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe, naprawcze itp.); w każdej grupie tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą,

- 2) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - a) jeden pojazd – gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - b) dwóch skrajnych pojazdów – gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów; pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym,
- 3) jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia taboru należy podklinować go klinami lub płozami zabezpieczającymi skrajne koła taboru lub pojedynczo stojącego pojazdu.
- 4) jeżeli tabor znajduje się na pochyleniu ponad 2,5‰ to oprócz zabezpieczenia taboru hamulcami ręcznymi należy tabor ten zabezpieczyć (podklinować) przed zbiegnięciem od tej strony, w kierunku której istnieje możliwość jego zbiegnięcia.
4. Do podklinowania taboru służą kliny zabezpieczające pojedyncze lub podwójne oraz odpowiednie podkłady. Płozy hamulcowe mogą być użyte do tego celu przejściowo, lub w razie braku klinów (podkładów). Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem lub dla zahamowania odpręgu będącego w ruchu, kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.
5. Sposób zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem należy określić w regulaminie pracy bocznic.
6. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest pracownik wykonujący manewry natychmiast po ich zakończeniu lub po odstawieniu przetoczonego taboru przed odczepieniem lokomotywy. Manewrowi wyznaczeni do tego celu przez kierowników manewrów zgłaszają mu wykonanie polecenia osobiście lub za pomocą łączności. Gdy manewry wykonuje kierownik manewrów jednoosobowo lub na jego polecenie manewrowy, ponoszą oni odpowiedzialność osobistą za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem. Obowiązek sprawdzenia wykonania powyższego postanowienia po zakończeniu manewrów należy do pracownika wyznaczonego regulaminem pracy bocznic.
7. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykolejnice i inne urządzenia zabezpieczające tabor przed zbiegnięciem, które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

§ 13

Manewry przez przejazdy drogowe i przejścia dla pieszych

1. Manewry przez przejazdy drogowe i przejścia z rogatkami wolno wykonywać dopiero po zamknięciu rogatki, a przez przejazdy i przejścia bez rogatek po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego oraz stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia taboru.
2. Zatrzymanie ruchu drogowego w porze dziennej odbywa się przez podniesienie ręki do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego, zatrzymanie ruchu drogowego w nocy odbywa się przez wykonywanie ruchów pionowych uniesioną w górę latarką ręczną z czerwonym światłem zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego.
3. Jeżeli przejście dla podróżnych nie ma rogatki, to o zamierzonym manewrowaniu i o niebezpieczeństwie przechodzenia przez tory należy uprzedzić osoby korzystające z przejścia.
4. Przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd drogowy lub przejście bez rogatki należy dać sygnał „Baczność” i bacznie obserwować przejazd względnie przejście tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy natychmiast zatrzymać tabor; w razie pchania taboru

manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go i podawać odpowiednie sygnały.

5. W razie dłuższego manewrowania przez przejazd drogowy, należy umożliwić przepuszczanie oczekujących pojazdów drogowych i pieszych w odstępach nie większych niż 10 minut. Niezwłocznie należy przerwać manewry celem przepuszczenia pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, wypadkowego pogotowia technicznego, oraz Policji.
6. W razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy i przejścia w zależności od warunków lokalnych należy umieścić w regulaminie pracy bocznicy.

§ 14

Manewry z wagonami zawierającymi przesyłkę o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłkę z przekroczoną skrajnią, wagonami grożącymi wykolejeniem.

1. Podczas przetaczania wagonów w pobliżu których pracują ludzie, załadowanych ładunkiem ulegającym przesunięciu, wagonów z przekroczoną skrajnią oraz wagonów załadowanych ładunkiem niebezpiecznym i oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi zamieszczonymi w zał. 2 należy zachować szczególną ostrożność.
2. Pomiędzy pojazdem trakcyjnym, a wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi powinien znajdować się co najmniej jeden wagon ochronny. Jako wagony ochronne nie mogą być używane wagony z towarami niebezpiecznymi, wagony próżne nie oczyszczone po towarach niebezpiecznych, z ładunkiem długich przedmiotów mogących ulec przesunięciu.
3. W wagonach z materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałem wybuchowym oraz zapalnymi ani w pobliżu takich wagonów nie wolno palić tytoniu, rozpałać ognia, ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym płomieniem, światłem karbidowym, naftowym i innym wytwarzającym ciepło.
4. Przed rozpoczęciem manewrowania z ładunkiem wybuchowym i łatwopalnym lub innym ładunkiem niebezpiecznym należy przekonać się:
 - 1) czy okna w wagonach krytych, a pokrywy, zawory, spusty i krany cystern są szczelnie zamknięte,
 - 2) czy z wagonów krytych lub cystern nie ma usypów lub wycieków.
5. O manewrowaniu z ładunkiem niebezpiecznym, kierownik manewrów powinien uprzedzić drużynę lokomotywową i manewrowych wykonujących manewry z tym ładunkiem.
6. Wagony próżne nie oczyszczone po towarach niebezpiecznych należy traktować tak samo jak wagony załadowane tymi towarami.
7. Przy wagonach z ładunkiem wybuchowym lub łatwopalnym zabrania się podgrzewania zamrożonych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
8. Wagony załadowane przesyłkami przekraczającymi skrajnię ładunkową lub wyjątkowo ciężkimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, powinny być obustronnie okartkowane odpowiednią nalepką.
9. Podczas manewrów z wagonami załadowanymi ładunkami o przekroczonej skrajni lub wyjątkowo ciężkimi należy zastosować szczególne środki ostrożności, jak np. zmniejszenie prędkości przetaczania (prędk. max. 10 km/h), unikanie szarpania, nagłego hamowania itp.

10. Manewrowanie taborem uszkodzonym, zagrażającym wykojeniem dozwolone jest jedynie przy udziale upoważnionego pracownika do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.
11. Za wagony zagrażające wykojeniem uważa się wagony, na których właściwi pracownicy umieścili nalepki określające niezdatność wagonu do biegu na własnych kołach, a także wagony nie zaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne jest uszkodzenie części biegowych wagonu mogące spowodować wykojenie (uszkodzenie, oberwanie maźnicy, widel maźniczych, układu hamulcowego, odpadnięcie lub uszkodzenie zderzaków itp.). Jeżeli na nalepce zostały napisane uwagi odnoszące się do sposobu postępowania z wagonem uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien się do nich zastosować.
12. Zabrania się zdejmowania przez nieupoważnionych pracowników, nalepek umieszczonych na taborze przez rewidentów taboru.

§ 15

Przetaczanie wagonów bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego

1. Siłą ludzką, silnikowym pojazdem drogowym lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
2. Prędkość wagonów przetwarzanych środkami wymienionymi w ust. 1 nie może przekraczać:
 - 1) 5 km/h – w razie przetwarzania drogowym pojazdem silnikowym,
 - 2) 3 km/h – w razie przetwarzania innymi wymienionymi środkami.Przy przetwarzaniu wagonów z pomocą pojazdu silnikowego pojazd silnikowy powinny znajdować się na zewnątrz toru.
3. Manewry siłą ludzką i zwierząt wolno wykonywać na torach leżących na poziomie lub na spadku nie przekraczającym 2,5‰.
4. Przy przetwarzaniu wagonów z pomocą siły ludzi, nie powinni oni znajdować się przed i za wagonami. Tabor należy popychać idąc obok niego, przy czym należy uważać, aby przy podstawianiu wagonów pod rampy, magazyny itp. pracownicy zajęci dosuwaniem wagonów nie znajdowali się między wagonami a rampą lub inną budowlą.
Przy przetwarzaniu wagonów z pomocą pojazdu silnikowego pojazd silnikowy powinny znajdować się na zewnątrz toru.
Drugi pracownik powinien w razie potrzeby hamować przetwarzane wagony hamulcem ręcznym lub płozem.
5. Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia wagonów powinny mieć długość co najmniej 2,5 m przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia wagonu, a umożliwiając natychmiastowe ich odziespienie w razie potrzeby.
6. Kierowca pojazdu silnikowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów, ani manewrowego.
7. W przypadku przetwarzania wagonów na pochyleniu większym niż 2,5‰, środkami wymienionymi w ust. 1, niezależnie od środków stosowanych do zatrzymania wagonów, należy w odpowiedniej odległości od strony spadku założyć płóz hamulcowy.
8. Przetaczane wagony powinny być ze sobą sprzęgnięte.
9. Nie wolno uderzać odprężeniem w stojący tabor w celu jego uruchomienia.

10. Kierownik manewrów wykonujący manewry bez używania szynowego pojazdu trakcyjnego powinien znać warunki miejscowe oraz być przeszkolony i przeegzaminowany w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami.
Inne osoby zatrudnione przy manewrowaniu kierownik manewrów powinien przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczyć, a pracę ich nadzorować tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, taboru i przesyłek.
11. Warunki przetaczania za pomocą podciągarek, dopycharek itp. urządzeń należy podać w regulaminie pracy bocznic.

§ 16

Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych

1. Szczegółowe warunki wykonywania pracy manewrowej przy dokonywaniu obsługi poszczególnych bocznic i punktów ładunkowych należy podać w regulaminie pracy bocznic.
2. Zabrania się przy obsłudze punktów ładunkowych i bocznic prowadzenia manewrów z zastosowaniem odrzutów.
3. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe, kierownik manewrów powinien:
 - 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - 3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
 - 4) sprawdzić czy pomiędzy rampą a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
 - 5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - 6) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru; należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - a) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte pod b),
 - b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziemia itp.),
 - 7) upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
4. Sprawdzenia wymienione w ust. 3 pkt 4, 5, 6 i 7 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
5. W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.
6. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.
7. W czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany

przed pierwszym wagonem (od strony dostawianego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim.

8. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego pomimo nieukończenia czynności ładunkowych, należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
9. Nie wolno dojeżdżać taborem do wagonów stojących na torach naprawczych bez uprzedniego stwierdzenia czy pomiędzy, pod taborem lub na taborze nie pracują ludzie, czy wagony nie znajdują się na podnośnikach, czy sprzęt służący do naprawy usunięty jest poza skrajnię budowli oraz nie ma innych przeszkód do uruchomienia taboru.
10. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu ładunkowego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp.) kierownik manewrów powinien niezwłocznie powiadomić pracownika nadzorującego manewry lub przełożonego.
11. Przy ważeniu wagonów na mechanicznych wagach wagonowych, wagon należy ustawić na pomoście (pomostach) w taki sposób, aby wagony zarówno przed, jak i za – nie oddziaływały bezpośrednio na wagon ważony, tzn.: zderzaki się nie stykały, a w przypadku wagi jednopomostowej, osie wagonu sąsiedniego nie najechały na pomost wagi.
Powyższa regulacja nie dotyczy ważenia wagonów na elektronicznych wagach wagonowych, ważących wagony w czasie przejazdu ich z określoną prędkością przez wagę. Sposób ważenia na takich wagach odbywa się zgodnie z dokumentacją wag i powinien być określony w regulaminie pracy bocznicy.
12. Zabrania się ważenia wagonów na wagach wagonowych w następujących przypadkach:
 - 1) jeżeli długość pomostu jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu,
 - 2) jeżeli masa brutto ważonego wagonu jest większa od maksymalnego udźwigu wagi.

§ 17

Posługiwanie się płozami hamulcowymi

1. Płóz hamulcowy składa się z następujących zasadniczych części:
 - 1) podeszwy ślizgowej z jedną lub dwiema wargami;
 - 2) przy podeszwie ślizgowej rozróżniamy: spód ślizgowy, wierzch podeszwy, wargi i język podeszwy,
 - 3) korpusu (koziołka) z nasadką lub bez,
 - 4) uchwytu.Brzegi podeszwy płoza zagięte są w dół na szerokość 17 mm i tworzą tzw. wargi. Od rozstępu warg (prześwitu) zależy, do jakiego typu szyn nadaje się dany płóz.
2. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane.
W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami) a mianowicie:
 - 1) szerokości 64 mm, malowane na kolor niebieski – do szyn typu 6,
 - 2) typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony – do szyn typu S42, S49, 39, 41,
 - 3) typu PL2 o szerokości 78 mm, malowane na kolor żółty – do szyn typu 8, 15, 40, S60 oraz R65,
 - 4) typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy – do szyn typu 8,15, 40, S42, S49, S60, UJC 60, R65.

Malowanie płozów dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek w ich zastosowaniu.

3. Zabrania się stosowania płozów o wymiarach nie przewidzianych dla danego typu szyn.
4. Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płoza do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jego pracę, należy po wyłożeniu płoza ruchem ślizgowym przesunąć go nieco w kierunku biegu odprzęgu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby wargę płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
5. Płozów nie wolno wykładać w następujących miejscach:
 - 1) bezpośrednio przed i za złączami szyn; płoż należy zakładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - 2) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płoza i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płoż można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - 3) na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
 - 4) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - 5) tuż przed przejazdami i na przejazdach,
 - 6) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu,
 - 7) przed toczącym się odprzęgiem, jeżeli zmniejszenie jego prędkości spowodowałoby najechanie odprzęgu biegnącego za nim,
6. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
 - 1) nieprzepisowe wymiary,
 - 2) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - 3) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - 4) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - 5) korpus jest złamany lub pęknięty,
 - 6) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - 7) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
 - 8) nity łączące stopkę z podeszwą są obłuzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
7. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdadne do użytku powinny być ułożone w rejonach manewrowych na przeznaczonych do tego celu stojakach lub ławkach, rozmieszczonych w odstępach 25 – 50 m w zależności od warunków miejscowych.

Płozów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
8. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być ocechowane oraz oznakowane skrótem nazwy rejonu manewrowego tak, aby ustalone symbole nie powtarzały się w obrębie bocznic. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoza.
9. Płozów nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
10. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płozów, nie należy ich kłaść na śniegu. W razie konieczności położenia płoza na śniegu należy śnieg udeptać, jeden płoż położyć powierzchnią ślizgową do góry, a na niego drugi płoż powierzchnią ślizgową do dołu.
11. Miejsca ustawienia stojaków na płozy hamulcowe, ich ilości oraz typy zastosowanych płozów powinny być określone w regulaminie pracy bocznic.

Rozdział III

SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRACY

§ 18

Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach

1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
2. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:
 - 1) chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
 - 2) gwizdawkę ustną,
 - 3) kredę do znaczenia wagonów,
 - 4) hełm i rękawice ochronne,
 - 5) kamizelkę ostrzegawczą.
3. Kierownik manewrów powinien być ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego i nadzorującym manewry oraz mieć przy sobie notatnik i ołówek do zapisywania danych dotyczących wykonywania pracy, zauważonych nieprawidłowości, spostrzeżeń i uwag.
4. Ilość i rodzaj sprzętu, jaki powinni posiadać pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów, określa regulamin pracy bocznicy.

§ 19

Poruszanie się po torach

1. W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
2. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
3. Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.
4. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym pociągiem lub taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub taborem.
5. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
6. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu pociągów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.
7. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ześrodkowanym nastawianiu. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
8. Zabrania się chodzenia po hamulcach torowych i innych urządzeniach będących częścią automatycznego sterowania rozrzędem.

9. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami, wagami itp. obiektami przylegającymi do tego toru.
10. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
11. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.
12. W razie potrzeby przeniesienia materiałów, przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę oraz odległość przemieszczania nie mogą przekraczać określonych norm określonych odrębnymi przepisami BHP.

§ 20

Jazda na taborze

1. Pracownik jadący na stopniu przetaczanego wagonu powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt wagonu.
2. W czasie, gdy tabor znajduje się w ruchu, zabrania się:
 - 1) wychylać się poza skrajnię taboru,
 - 2) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych.
 - 3) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
 - 4) przebywać na stopniach taboru od strony wysokich ramp, peronów i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń.
 - 5) przebywać na stopniach taboru w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń, estakad itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika,
 - 6) przebywać na stopniach wejściowych do lokomotyw,
 - 7) przebywać na zderzakach wagonów, sprzęgach wagonów, ładunkach na wagonach, dachach wagonów.
3. **Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu.**

§ 21

Postępowanie w razie wypadku lub incydentu kolejowego

1. W razie zaistnienia wypadku lub incydentu kolejowego zagrażającego bezpieczeństwu ruchu podczas pracy manewrowej kierujący manewrami obowiązany jest natychmiast przerwać manewry i zgłosić niezwłocznie przełożonym za pomocą dostępnych środków łączności fakt zaistnienia wypadku z podaniem miejsca, ewentualnych rozmiarów wypadku i czy są ranni lub ofiary w ludziach. Schemat powiadamiania o wypadku należy dołączyć do regulaminu pracy boczniczy.
2. W razie największego niebezpieczeństwa maszyniście nie wolno opuścić kabiny dopóki nie wykorzysta wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary wypadku.
3. W pierwszej kolejności należy udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku.

4. Zabrania się samowolnego oddalania z miejsca wypadku lub wydarzenia a ponadto bez uzyskania zgody komisji badającej przyczyny wypadku:
 - 1) zdejmowania taśmy z prędkościomierza rejestrującego (jeśli jest stosowana) bez obecności członka komisji powypadkowej,
 - 2) zmiany usytuowania pojazdu trakcyjnego, ustawienia jego urządzeń tj. nastawnika jazdy i kierunkowego, zaworu głównego hamulcowego maszynisty itp. Dopuszczalne jest odstępstwo od powyższego wówczas, kiedy zachodzi konieczność zapobiegnięcia dodatkowemu zagrożeniu.
5. Do obowiązków pracowników związanych z wykonywaniem pracy manewrowej po wypadku należy zabezpieczenie wszystkich posiadanych przez nich dokumentów związanych z wykonywaną pracą.
6. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadku bądź wydarzenia kolejowego oraz zacieranie śladów jest zabronione.
7. W przypadku pożaru należy postępować zgodnie z wewnętrznymi instrukcjami przeciwpożarowymi.

Załącznik 1

STAŁE OZNACZENIA I NAPISY OSTRZEGAWCZE NA WAGONACH

WYMAGAJĄCYCH ZACHOWANIA SZCZEGÓLNEJ OSTROŻNOŚCI PRZY WYKONYWANIU

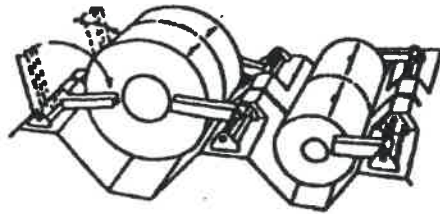
MANEWRÓW

1. Napis informujący o konieczności ostrożnego przetaczania:

Ostrożnie przetaczać

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

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



Znak koloru białego umieszczony na ścianie bocznej.

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



Poza tym na wagonie obok znaku należy umieścić napis:

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

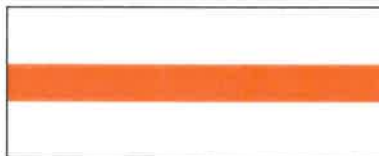
4. Zakaz najeżdżania:



Znaczenie znaku:

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

5. Znak ostrzegawczy na zbiornikach przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych:



Znak w kształcie pasa o kolorze pomarańczowym szerokości 30 cm naniesiony wokół zbiornika na wysokości jego osi poziomej. Wagonów tak oznaczonych nie wolno odrzucać, ani staczać z górki rozrządowej oraz nie wolno staczać i odrzucać taboru na wagony oznaczone takim znakiem.

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



Znak umieszczony na obu ścianach bocznych wagonu cysterny lub kontenera, a także wagonów dużych, kontenerów i małych kontenerów dla towarów przewożonych luzem. Oznaczenie może być podane w postaci tablicy, folii samoprzylepnej lub rysunku. W przypadku wagonu cysterny z dzielonym zbiornikiem, znak umieszczany jest dla każdego zbiornika na oddzielnej tabliczce.

Znak oznacza, że przesyłka w wagonie stanowi zagrożenie określone kodem licznika, jakie może stwarzać dany materiał. Poszczególne cyfry oznaczają:

- 2 – 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 materiałów stałych samonagrzewający się,
- 5 – działanie utleniające (podtrzymujące palenie),
- 6 – działanie trujące lub niebezpieczeństwo zakażenia,
- 7 – działanie promieniotwórcze,
- 8 – działanie żrące,
- 9 – zagrożenie samorzutną gwałtowną reakcją.

Podwojenie pewnej cyfry wskazuje na nasilenie odpowiedniego zagrożenia.

Jeżeli zagrożenie od materiału może być wystarczająco określone jedną cyfrą, wówczas po tej cyfrze stawia się zero.

Cyfry w mianowniku określają nr klasyfikacji handlowej materiału i nie mają znaczenia dla określania stopnia zagrożenia. Ograniczenia podczas manewrów wynikają z treści nalepek ostrzegawczych umieszczonych na wagonie.

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

WZORY NALEPEK OSTRZEGAWCZYCH

(odbitki zmniejszone)

1. Wybuchowe – podklasa 1.1, 1.2 i 1.3:



Nr 1

W dolnej połowie nalepki wpisany jest numer podklasy i litera grupy zdolności w/g RID (Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych).

W dolnym rogu nalepki umieszczona jest mała cyfra „1”.

2. Wybuchowe – podklasa 1.4:



Nr 1.4

W dolnej połowie nalepki wpisana jest litera odpowiedniej grupy zdolności w/g RID.

W dolnym rogu nalepki umieszczona jest mała cyfra „1”.

3. Wybuchowe – podklasa 1.5:



Nr 1.5

W dolnej połowie nalepki wpisana jest litera odpowiedniej grupy zdolności w/g RID.

W dolnym rogu nalepki umieszczona jest mała cyfra „1”.

4. Wybuchowe – podklasa 1.6:



Nr 1.6

W dolnej połowie nalepki wpisana jest litera odpowiedniej grupy zdolności w/g RID.

W dolnym rogu nalepki umieszczona jest mała cyfra „1”.

5. Gaz zapalny.



Nr 2.1

6. Gaz sprężony niepalny i nietrujący. Wagon wymaga ostrożnego manewrowania:



Nr 2.2

Na wagonie umieszczona jest jedna z powyższych nalepek.

Napisy, cyfry lub litery umieszczone w dolnej połowie znaku lub nalepki wskazują na rodzaj grożącego niebezpieczeństwa - w/g RID załącznik 1.

7. Gaz trujący.



Nr 2.3

8. Niebezpieczeństwo ognia (materiały ciekłe zapalne):



Nr 3

Na wagonie umieszczona jest jedna z powyższych nalepek.

9. Niebezpieczeństwo ognia (materiały stałe zapalne):



Nr 4.1

10. Materiały samozapalne:



Nr 4.2

11. Gazy zapalne przy zetknięciu z wodą:



Nr 4.3

Na wagonie umieszczona jest jedna z powyższych nalepek.

12. Materiał działający zapalająco:



Nr 5.1

W dolnym rogu nalepki umieszczone są małe cyfry „5.1”.

13. Nadtlenek organiczny. Niebezpieczeństwo ognia:



Nr 5.2

W dolnym rogu nalepki umieszczone są małe cyfry „5.2”.

14. Zagrożenie wzmożeniem intensywności pożaru – nie obowiązuje od 01.01.2003 r.

15. Materiały trujące – w wagonach i magazynach przechowywać z dala od środków spożywczych i artykułów żywnościowych:



Nr 6.1

Dopuszcza się wpisanie numeru klasy w/g RID.

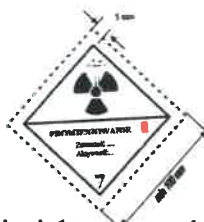
16. Materiały zakaźne – w wagonach i magazynach przechowywać z dala od środków spożywczych i artykułów żywnościowych; w przypadku uszkodzenia lub uwolnienia się materiału powiadomić kompetentne władze:



Nr 6.2

Dopuszcza się wpisanie numeru klasy w/g RID.

17. Materiał promieniotwórczy w sztukach przesyłek kategorii I - BIAŁEJ:



Nr 7A

Przy uszkodzeniu sztuki przesyłki niebezpieczeństwo dla zdrowia w razie wprowadzenia do organizmu, wdychania lub zetknięcia się z uwolnionym materiałem.

W dolnej połowie nalepki wpisana jest zawartość i aktywność w języku kraju nadania oraz w języku francuskim, niemieckim, włoskim lub angielskim.

18. Materiał promieniotwórczy w sztukach przesyłek kategorii II – ŻÓLTEJ; trzymać z dala od sztuk przesyłek z napisem „FOTO”:



Nr 7B

Przy uszkodzeniu sztuki przesyłki niebezpieczeństwo dla zdrowia w razie wprowadzenia do organizmu, wdychania lub zetknięcia się z uwolnionym materiałem, jak również niebezpieczeństwo promieniowania na odległość.

W dolnej połowie nalepki wpisana jest zawartość, aktywność i wskaźnik transportowy w języku kraju nadania oraz w języku francuskim, niemieckim, włoskim lub angielskim.

19. Materiał promieniotwórczy w sztukach przesyłek kategorii III – ŻÓLTEJ; trzymać z dala^(e) od sztuk przesyłek z napisem „FOTO”:



Nr 7C

Przy uszkodzeniu sztuki przesyłki niebezpieczeństwo dla zdrowia w razie wprowadzenia do organizmu, wdychania lub zetknięcia się z uwolnionym materiałem, jak również niebezpieczeństwo promieniowania na odległość.

W dolnej połowie nalepki wpisana jest zawartość, aktywność i wskaźnik transportowy w języku kraju nadania oraz w języku francuskim, niemieckim, włoskim lub angielskim.

20. Materiał promieniotwórczy:

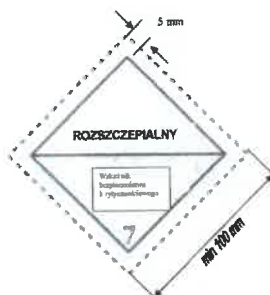


Nr 7D

Przy uszkodzeniu sztuki przesyłki niebezpieczeństwo dla zdrowia w razie wprowadzenia⁽⁵⁾ dla organizmu, wdychania lub zetknięcia się z uwolnionym materiałem, jak również niebezpieczeństwo promieniowania na odległość.

W dolnej połowie nalepki zamiast wyrazu „RADIOACTIVE” może być wpisany numer identyfikacyjny materiału.

21. Materiał rozszczepialny.



Nr 7E

22. Materiały żrące:



Nr 8

23. Różne materiały niebezpieczne:



Nr 9

Podczas przewozu powstaje niebezpieczeństwo nie odpowiadające kryteriom innych klas.

24. Góra:



Nr 11

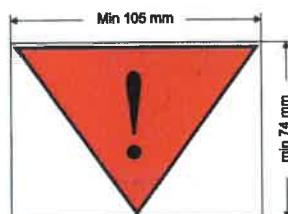
Nalepka powinna być umieszczona ostrożkami skierowanymi ku górze.

25. Towar łatwotłukący się, kruchy. Wagon wymaga ostrożnego manewrowania:



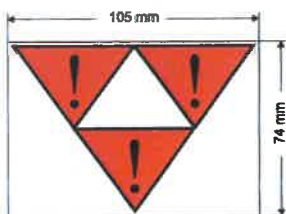
Nr 12

26. Ostrożnie przetaczać:



Nr 13

27. Zakaz staczania i odrzutu wagonu:



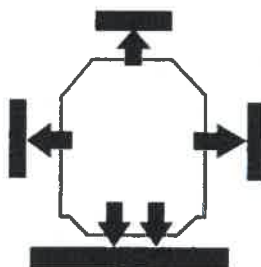
Nr 15

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

28. Materiały przewożone w podwyższonej temperaturze:



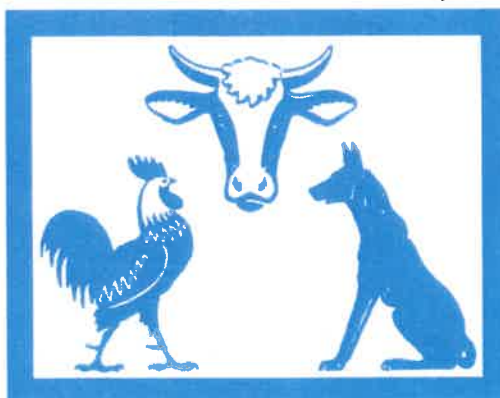
29. Nalepka dla przesyłek nadzwyczajnych o przekroczonej skrajni



Nalepka koloru niebieskiego. Poniżej, na przedłużeniu nalepki wpisane są dane dotyczące przesyłki nadzwyczajnej oraz numery uzgodnień na przewóz w kolejności biegu przesyłki (cechy kolei). Przy przewozie przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej, nalepka wypełniana jest w języku kolei nadania. Wagonów oznaczonych taką nalepką nie wolno odrzucać i staczać oraz na tak oznaczony wagon nie wolno odrzucać i staczać innych pojazdów.

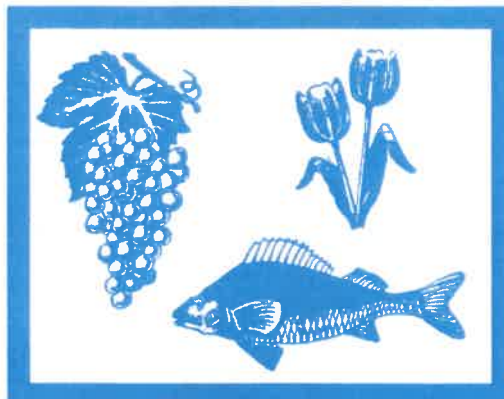
30. Żywe zwierzęta:

Wzór nr 9
do § 9 ust. 2 RPT



PKP S. A. 2225-299-01 (H 1370)

31. Towar łatwopsujący się



PKP S.A. 2725-298-01 (II-1329)

32. Bacność! Dozorca w wagonie!:



PKP S.A. 2725-277-01 (II-1300)

UWAGA!

Wielkość nalepek ostrzegawczych jest różna w zależności od tego, czy naklejane są na sztuki przesyłek, czy też na wagon.

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIENI

Lp.	strona, §, ust., pkt	treść zmiany	obowiązuje od	data i podpis wprowadzającego

