

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
Zarządu Morskich Portów
Szczecin i Świnoujście S.A.
„Szczecin Port Drobnica”
położonej w Szczecinie przy
stacji kolejowej Szczecin Port Centralny

Regulamin niniejszy, zawierający 30 ponumerowanych kart,
sporządzony został w 6 jednobrzmiących egzemplarzach.

U Z G O D N I O N O
z zarządcą infrastruktury kolejowej:

Szczecin, dnia 2007 r.

Z A T W I E R D Z A M:

.....
Szczecin, dnia 2007 r.

Szczecin
2 0 0 7



Spis treści:

	str.
Spis treści	2
Podstawy prawne cel oraz zakres opracowania	4
§ 1. Nazwa, przeznaczenie i podstawa eksploatacji boczniczy	6
§ 2. Położenie boczniczy i jej podział na nabrzeża i terminale	7
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	8
§ 4. Oświetlenie zewnętrzne na torach bocznicowych	9
§ 5. Wykaz magazynów, ramp i placów oraz urządzenia ładunkowe	9
§ 6. Urządzenia trakcyjne	9
§ 7. Wagi wagonowe	10
§ 8. Warunki techniczne obsługi boczniczy	10
§ 9. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy	13
§ 10. Sposób postępowania przy przyjmowaniu i przekazywaniu wagonów pod względem handlowym	26
§ 11. Utrzymanie torów i urządzeń oraz nadzór nad stanem technicznym boczniczy	27
§ 12. Badania lekarskie, kwalifikacje i szkolenia pracowników	29
§ 13. Postanowienia końcowe	29
Skorowidz zmian i uzupełnień	31

ZAŁĄCZNIKI:

- Zał. 1. Regulamin pracy manewrowej terminala Fast Terminals
- Zał. 2. Regulamin pracy manewrowej terminala Elewator Ewa
- Zał. 3. Regulamin pracy manewrowej terminala Ewa Stevedoting
- Zał. 4. Regulamin pracy manewrowej terminala Łasztownia (Rumuńskie)
- Zał. 5. Regulamin pracy manewrowej terminala Łasztownia (Rosyjskie, WOC)
- Zał. 6. Regulamin pracy manewrowej terminala Starówka
- Zał. 7. Regulamin pracy manewrowej Zachodniopomorskiego Centrum
Logistycznego



Podstawy prawne, cel oraz zakres opracowania.

1. Niniejszy regulamin opracowano na podstawie oraz stosownie do postanowień:

- ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz. 789 z późniejszymi zmianami),
- ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późniejszymi zmianami),
- ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2003 r. Nr 207 poz. 2016 z późniejszymi zmianami),
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 151, poz. 987),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. Nr 176, poz. 1719),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie katastrof i wypadków kolejowych (Dz.U. Nr 126, poz. 1056),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. Nr 172, poz. 1444),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 w sprawie wykazu stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz.U. Nr 212 poz. 2152)
- Ustawa z dnia 31 marca 2004 o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 97, poz. 962),
- Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID),
- Przepisy wewnętrzne: Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPSS S.A.
- Przepisy wewnętrzne: Instrukcja o technice pracy manewrowej na bocznicach ZMPSS S.A.

Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Szczecin Port Drobnica” w Szczecinie

- Przepisy wewnętrzne: Instrukcja sygnalizacji kolejowej na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujściu S.A.
2. Celem niniejszego **regulaminu pracy bocznicy kolejowej** jest ustalenie zasad i wymagań bezpiecznego prowadzenia ruchu ze stacji obsługującej na bocznicę i odwrotnie, określenie wymogów co do obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazanie sposobu bezpiecznego wykonywania manewrów na bocznicach, w tym zastosowanie obostrzeń techniczno-ruchowych, wynikających z lokalnych warunków bocznic.
 3. Zakres opracowania dostosowany został do wymagań określonych postanowieniami § 85 Instrukcji Ir-3 (R-9) o sporządzaniu regulaminów technicznych PKP PLK S.A. oraz specyficznych warunków Portu Szczecin wymagających dokonania podziału na obszary związane z eksploatacją poszczególnych nabrzeży portowych i w związku z powyższym dla każdego z nabrzeży opracowano w formie załączników odrębne Regulaminy pracy manewrowej nabrzeża.
 4. Regulamin nie obejmuje szczegółowych warunków wyładunku i załadunku wagonów.



§ 1.

Nazwa, przeznaczenie i podstawy eksploatacji bocznicy.

1. Właścicielem normalnotorowej bocznicy kolejowej „**Szczecin Port Drobica**”, znajdującej się w Szczecinie jest spółka „**Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście**” S.A. z siedzibą ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin, zwana dalej w skrócie „**ZMPSiŚ**”.
2. Bocznicą nosi skróconą nazwę „**Szczecin Port Drobica**”, która używana jest w dokumentacji, bazach danych i korespondencji.
3. Bocznicą jest przeznaczona i przystosowana do wykonywania manewrów związanych z:
 - podstawianiem i zabieraniem wagonów przez przewoźników kolejowych,
 - przemieszczaniem wagonów wyładunkiem obrębie bocznicy,
 - wyładunkiem i załadunkiem wagonów.
4. W oparciu o zapisy ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20.12.1996 (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44) „ZMPSiŚ” S.A. będący właścicielem bocznicy wyłącznie zarządza portem, w tym infrastrukturą kolejową na terenie bocznicy.
5. W sferze eksploatacji na terenie bocznicy działają **spółki eksploatacyjne**, przeładunkowo - składowe:
 - Drobica - Port Szczecin Spółka z o.o. (zwaną w skrócie „Drobica”) z siedzibą w Szczecinie przy ul. Bytomskiej 7,
 - Fast Terminals Spółka z o.o. (zwaną w skrócie „Fast Terminals”) z siedzibą w Szczecinie ul. Bytomska 7,
 - Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Elewator Ewa” Spółka z o.o. z siedzibą w Szczecinie ul. Hryniewieckiego 26.

Spółki te będąc stałymi użytkownikami bocznicy w oparciu o eksploatację określonych nabrzeży dla realizacji prac manewrowych na terenie bocznicy posiadają pojazdy kolejowe oraz pracowników drużyn manewrowych i trakcyjnych bądź korzystają z usług firm zewnętrznych.

6. Obsługa kolejowa bocznic przez licencjonowanych przewoźników dokonywana jest na zasadach zawartych w umowach określających zasady obsługi i przekazywania wagonów oraz przesyłek, zawieranych przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z jednej strony i właściwe wyżej wymienione spółki eksploatacyjne.

§ 2.

Położenie bocznic i jej podział na terminale.

1. Położenie bocznic ze wskazaniem miejsca odgałżenia.

Normalnotorowa stacyjna bocznic kolejowa „Szczecin Port Drobica” odgałżają się na stacji PKP Szczecin Port Centralny:

- 1) w okręgu nastawczym SPD31 zwrotnicami rozjazdów nr:
 - a) 868 i 869 (nabrzeża Czeskie),
 - b) 879 (Elewator Ewa)
 - c) 817 (nabrzeże Rumuńskie),
- 2) od toru dojazdowego 846 zwrotnicami rozjazdów nr:
 - a) 804 (nabrzeże Rosyjskie i WOC),
 - b) 934 (nabrzeże Starówka),
- 3) od toru dojazdowego nr 842 wykołnicą Wk1201 (Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne)

Ponadto od toru bocznicowego nr 1203 Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego (ZCL) na zwrotnicy rozjazdu nr 1206 odgałżają się bocznic Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych Spółka z o.o. (PRCiP).

2. „Drobica Port Szczecin” Spółka z o.o. działa poprzez trzy terminale:

- a. terminal Łasztownia z siedzibą w Szczecinie ul. Bytomska 7, obejmujący nabrzeża: Polskie, Węgierskie, Rumuńskie, Albańskie i Rosyjskie (wraz z Wolnocłowym Obszarem Celnym),
- b. terminal EWA Stevedoring z siedzibą w Szczecinie ul. Bytomskiej 7, obejmujący nabrzeża: Czeskie i Słowackie oraz Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne (ZCL),

- c. terminal Starówka z siedzibą w Szczecinie ul. Bytomska 7, obejmujący nabrzeża: Starówka.

Granice poszczególnych terminali określone są w Regulaminach pracy manewrowej sporządzonych dla każdego terminala stanowiących załączniki do niniejszego regulaminu.

2. „Fast Terminals” Spółka z o.o. działa na nabrzeżach Angielskim, Belgijskim, Holenderskim i Luksemburskim w granicach określonych w Regulaminie pracy manewrowej terminala „Fast Terminals” stanowiącego załącznik do niniejszego regulaminu.
3. „Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Elewator Ewa” Spółka z o.o. działa na nabrzeżu Zbożowym w granicach określonych w Regulaminie pracy manewrowej terminala „Elewator Ewa” stanowiącego załącznik do niniejszego regulaminu.
4. Przez tory ZCL biegnie tor komunikacyjny nr 1203 do czynnej bocznic Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych Spółka z o.o. (PRCiP), której eksploatacja odbywa się na zasadach określonych w Regulaminie pracy bocznic kolejowej PRCiP.
5. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.
Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane na poszczególnych terminalach znajdują się na torach wskazanych w wykazach torów ujętych w Regulaminach pracy manewrowych terminali.
6. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Pochylenia podłużne torów, ich pochylenia i minimalne promienie łuków poziomych występujących na poszczególnych nabrzeżach wskazane są w Regulaminach pracy manewrowej terminali.

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Niezależnie od podziału bocznic na terminale, bocznic została podzielona na okręgi nastawcze i manewrowe.
2. Wykazy:

- zwrotnic i wykolejnic,
 - przejazdów i przejść oraz zabudowanych na nich urządzeń,
- umieszczono w Regulaminach pracy manewrowej terminali.

3. Sygnały i wskaźniki:

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

4. Bramy kolejowe:

Wjazdy na bocznicę zamykają bramy usytuowane:

- na terenie nabrzeża Rosyjskiego terminalu Łasztownia Drobница Port Szczecin Spółka z o.o. na torach nr 902, 903 i 906 przy wjeździe na teren Wolnego Obszaru Celnego (WOC),
- 1024 na nabrzeżu Czeskim terminalu EWA Stevedoring Drobница Port Szczecin Spółka z o.o. przy wjeździe i wyjeździe z magazynu znajdującego się przy tym torze (bramy podnoszone).

Na czas kolejowej obsługi otwierane są i zabezpieczane przed samoczynnym zamknięciem przez wyznaczonego pracownika terminalu.

Terminale Starówka Drobница Port Szczecin Spółka z o.o., Fast Terminals i Elewator Ewa nie posiadają kolejowych bram wjazdowych.



§ 4.

Oświetlenie zewnętrzne bocznic.

Tory bocznic oświetlone światłem elektrycznym, którego punkty świetlne i wieże oświetleniowe umieszczone są na wzdłuż torów. Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy do posiadacza bocznic. Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

§ 5.

Wykaz magazynów, ramp i placów oraz urządzenia ładunkowe.

Wykazy magazynów, ramp i placów oraz urządzenia ładunkowe na poszczególnych terminalach wyszczególnione są w Regulaminach pracy manewrowej terminali.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne.

1. Na terenie bocznic „Szczecin Port Drobica” dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykorzystywane są:
 - a. Lokomotywy manewrowe pracujące na terenie terminali Drobica Port Szczecin Spółka z o.o.: Starówka, Łasztownia i EWA Stevedoring oraz mogą być wykonywane na terenie terminalu Fast Terminal (w przypadku zlecenia przez ten terminal prac manewrowych,
 - b. ciągnik drogowo – szynowy „Unimog” własności spółki Przedsiębiorstwa Usług Portowych „Elewator Ewa” Spółka z o.o. zatrudniany na terminalu Elewator Ewa (nabrzeże Zbożowe).
2. Wykorzystywane na bocznic pojazdy powinny być wyłącznie typu dopuszczonego do eksploatacji przez Urząd Transportu Kolejowego. Dla tych pojazdów właściciel pojazdu winien posiadać stosowne „Świadectwo dopuszczenia typu pojazdów kolejowych”.
3. Wykorzystywany pojazd winien być sprawny, na potwierdzenie czego właściciel pojazdu powinien posiadać świadectwo sprawności technicznej pojazdu, które

wydaje właściciel i które jest ważne na czas określony. Warunki wydania świadectwa sprawności technicznej są określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 w sprawie świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. 2005 nr 37 poz. 330).

4. W pojeździe szynowym z napędem powinny znajdować się następujące dokumenty:
 - 1) świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego,
 - 2) książka pokładowa pojazdu z napędem.

§ 7.

Wagi wagonowe.

Bocznicza nie posiada wagi wagonowej.

§ 8.

Warunki techniczne obsługi boczniczy.

1. Wagony podstawiane są na bocznicę przez lokomotywę i drużynę manewrową licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z eksploatującymi poszczególne terminale spółkami eksploatacyjnymi (zawarcie stosownych umów lub porozumień).
2. Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane są na bocznicę przez przewoźników kolejowych na tory zdawczo - odbiorcze wskazane w regulaminach pracy manewrowej terminali. Z torów tych również przewoźnik kolejowy zabiera zdawane z boczniczy wagony.
3. Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych wskazano w poszczególnych Regulaminach pracy manewrowej terminali.
4. Termin obsługi boczniczy.

Obsługa poszczególnych terminali na boczniczy dokonywana jest w oparciu o plany obsługi opracowane przez przewoźników kolejowych, w uzgodnieniu ze spółkami eksploatacyjnymi z uwzględnieniem zawartych umów lub porozumień dotyczących

dokonywania obsługi. Poza uzgodnionymi planami obsługi boczniczy wagony mogą być podstawione po wzajemnym uzgodnieniu w tzw. obsłudze dodatkowej.

Wykorzystanie godzin obsługi przypisanych umową (np. umową bocznicową) zawartą z określonym przewoźnikiem dla dokonania obsługi przez innego przewoźnika jest dopuszczalne tylko w przypadku rezygnacji z dokonywania obsługi przez przewoźnika, któremu przypisany jest czas dokonania danej obsługi, o czym powinien się upewnić dysponent (dyspozytor) w porozumieniu z właściwym przewoźnikiem. Dopiero po uzyskaniu potwierdzenia rezygnacji z obsługi planowej może on wydać zgodę na wjazd innego przewoźnika.

Jednoczesne dokonywanie obsługi terminala przez więcej niż jednego przewoźnika jest zabronione.

Obsługa boczniczy może być dokonywana również w nocy.

5. Przygotowanie nabrzeża do kolejowej obsługi przez przewoźnika.

Wjazd taboru przewoźnika na tory terminala bez uzgodnienia z właściwym dyspozytorem terminala jest zabroniony.

Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z dyspozytorem terminala, na 15 minut przed obsługą torów terminala/nabrzeża powinna być wstrzymana praca manewrowa wykonywana przy pomocy lokomotyw manewrowych lub ciągnika drogowo - szynowego „Unimog”, lokomotywy manewrowe winny być odstawione na wyznaczone w Regulaminach pracy manewrowej terminali a ciągniki „Unimog” powinny być zdjęte z toru.

Należy wstrzymać również pracę ładunkową, a dźwigi i inny sprzęt ładunkowy oraz materiały muszą być odsunięte na bezpieczną odległość (co najmniej 1,5 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia i przedmioty takie jak: furty burtowe statków, trapy itp. oraz otwarte bramy wjazdowe na torach, na których odbywać ma się obsługa.

Za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest dyspozytor terminalu.

6. Na bocznicę wagony mogą być tylko pchane, a zabierane z boczniczy wagony – tylko ciągnięte.
7. Nacisk osi na szyny.

Uwzględniając typ szyn torów bocznicowych, zużycie szyn, rozstaw podkładów oraz szybkośćjazd manewrowych na bocznicach, największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20 ton (196 kN).

8. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów.

Nie ma ograniczeń dopuszczalnego rozstawu osi skrajnych wagonów.

9. Granice jazd lokomotyw przewoźnika.

Lokomotywy przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznic mogą wjeżdżać na grupy torów zdawczo – odbiorczych. Wyjazd poza tę grupę torów dozwolony jest wyłącznie w porozumieniu z użytkownikiem terminala.

10. Ograniczenia w zakresie serii lokomotyw i wagonów mogących wjeżdżać na bocznicę.

Obsługa bocznic przez przewoźnika kolejowego może być wykonywana wyłącznie lokomotywami manewrowymi. W przypadku spalinowych lokomotyw pociągowych możliwość ich użycia do obsługi bocznic należy na etapie planowania przewozów uzgodnić z użytkownikiem bocznic i w zakresie torów dojazdowych z PKP PLK S.A.

Na bocznicę mogą być przyjmowane bez ograniczeń wszystkie typy i rodzaje wagonów towarowych.

11. Postępowanie z ładunkiem niebezpiecznym i przekroczoną skrajnią.

- 1) Podczas podstawiania lub zabierania z bocznic wagonów załadowanych towarami niebezpiecznymi / próżnych nieoczyszczonych po tych towarach, pracownicy przewoźnika kolejowego powinni zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami:

- „Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (**RID**)”,
- przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego,
- przepisów wewnętrznych użytkownika bocznic.

- 2) Podczas wykonywania na bocznicach czynności ekspedycyjnych i przygotowania wagonów do zabrania z bocznic pracownicy właściciela oraz użytkownika bocznic powinni zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z

postanowieniami „Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (**RID**)”.

- 3) Wagony z przesyłkami z przekroczoną skrajnią ładunkową mogą być przyjmowane na bocznicę tylko warunkowo, a ich przetaczanie może się odbywać z prędkością nie większą niż 3 km/h.

Przed uruchomieniem jazdy manewrowej z wagonem z przesyłką z przekroczoną skrajnią ładunkową, należy tabor na sąsiednich torach odsunąć od ukresu na odległość **20 metrów**.

§ 9.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy.

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie boczniczy wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne spółek eksploatacyjnych i przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.
2. Manewry na boczniczy powinny być wykonywane w sposób zgodny z postanowieniami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. Nr 172 z 2005 r. poz. 1444), przepisów wewnętrznych:
 - a. właściciela boczniczy („ZMPSiŚ”) oraz jej użytkowników eksploatujących pojazdy kolejowe),
 - b. przewoźnika kolejowegooraz niniejszego Regulaminu.
3. Prędkości jazd manewrowych.

Na torach boczniczy maksymalna prędkość jazd manewrowych wykonywanej lokomotywami manewrowymi nie może przekraczać 5 km/h z wyjątkiem:

 - 1) przypadków wskazanych w regulaminach pracy terminali, dla których dopuszcza się jazdy z prędkością nie przekraczającą 10 km/godz.
 - 2) przypadków, gdy prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/godz., tj:
 - a) przetaczania wagonów z przekroczona skrajnią,

- b) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,

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

Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”.

4. Miejsce, w którym powinny znajdować się pojazdy użytkowników bocznicy podczas obsługi torów zdawczo – odbiorczych.

W czasie obsługi torów zdawczo – odbiorczych terminala na bocznicy przez lokomotywę przewoźnika ciągniki „Unimog” powinny być zdjęte z toru a lokomotywy odstawiona na postój na wyznaczone tory wskazane w regulaminach pracy manewrowej terminali.

5. W jaki sposób dowiaduje się drużyna manewrowa użytkownika bocznicy o wjeździe lokomotywy Przewoźnika kolejowego do terminala.

Obsługi poszczególnych terminali na bocznicy przez przewoźników kolejowych uzgadniane są telefonicznie na zasadach określonych w umowie na obsługę (porozumieniu). Ze strony bocznicy obsługi uzgadniane są z dyspozytorem terminala, którego obsługa dotyczy wskazanym w regulaminach pracy manewrowej terminali.

5. Rejony pracy manewrowej.

Bocznica podzielona jest na terminale, które stanowią każde z osobna jeden lub kilka rejonów manewrowych. Podział nabrzeży na rejony manewrowe zawarty jest w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży.

6. Skład drużyny manewrowej.

Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.

Kierownikowi manewrów do wykonywania pracy może być przydzielony manewrowy lub zespół manewrowych.

Kierownik manewrów wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.

Na zasadach określonych w przepisach wewnętrznych określających zasady i sposób wykonywania pracy manewrowej kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może wykonywać prace manewrowe jednoosobowo.

7. Obsługa pojazdów kolejowych

Ciągnik drogowo - szynowy „Unimog” jest obsługiwany jednoosobowo przez kierowcę posiadającego egzamin kwalifikacyjny na stanowisko kierowcy ciągnika szynowego oraz samochodowe prawo jazdy kategorii C

Lokomotywy manewrowe obsługiwane są jednoosobowo przez maszynistów posiadających egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych i prawo kierowania tymi lokomotywami.

W czasie wykonywania manewrów kierującemu pojazdem trakcyjnym nie wolno wyręczać się w obsłudze lokomotywy innymi pracownikami.

Prawo przebywania w kabinie pojazdu trakcyjnego mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru.

W czasie jazdy lokomotywy manewrowej drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie maszynisty lub na pomoście. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych do lokomotywy jest zabronione.

W czasie przerw w pracy, gdy na pojeździe nie ma maszynisty (kierowcy), pojazd powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem przez osoby nieuprawnione, a kabina pojazdu zamknięta na klucz.

8. Polecenia na wykonywanie ruchów manewrowych

Ruchy manewrowe mogą być wykonywane wyłącznie na polecenie kierownika manewrów.

Polecenia na wykonanie ruchów manewrowych powinny być podawane za pomocą sygnałów ujętych w przepisach wewnętrznych użytkownika boczniczy.

9. Nadzór nad pracą manewrową

Ogólny nadzór nad pracą manewrową na danym terminalu sprawuje dyspozytor terminala.

10. Umieszczanie lokomotywy w składzie manewrowym

W czasie wykonywania manewrów przy pomocy lokomotywy przewoźnika (lub przedsiębiorcy wykonującego manewry na rzecz użytkownika boczniczy a także przewoźnika) pojazd trakcyjny powinien znajdować się na czole manewrującego składu lub na jego końcu. Umieszczanie pojazdu trakcyjnego między wagonami jest zabronione.

11. Sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Na boczniczy dopuszcza się wykonywanie manewrów

- przez odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym (w tym przy pomocy ciągników drogowo – szynowych „Unimog”),
- przy pomocy przeciągarek linowych (na terminalu Elewator Ewa),
- przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma, ciągnik rolniczy) i siła ludzi.

Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów **jest zabronione**.

W czasie podstawiania wagonów na bocznicę ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.

Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.

12. Sprzęganie i rozprzęganie taboru.

Przetaczane wagony powinny być sprzęgnięte z ciągnikiem „Unimog” lub lokomotywą manewrową oraz ze sobą nawzajem. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko. Lokomotywę wykonującą manewry należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w taki sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.

Sprzęganie i rozprzęganie taboru oraz podwieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej. Czynności te muszą być wykonane po całkowitym zatrzymaniu przetaczanego taboru, w czasie postoju.

Wchodzenie pracowników wykonujących manewry pomiędzy tabor może nastąpić po zatrzymaniu się składu manewrowego oraz po zahamowaniu pojazdu trakcyjnego i wagonów.

13. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.

Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów drużyny, która wagony podstawiła na dany tor (użytkownika terminala lub Przewoźnika kolejowego).

Tabor nie będący w ruchu należy przed zbiegnięciem zabezpieczyć w następujących przypadkach:

- a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5 ‰ (pochylenia przekraczające 2,5‰, tabor ma łożyska toczne, wieje silny wiatr itp.,
- b) po zakończeniu manewrów.

Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem wykonuje się przez sprzęgnięcie, zahamowanie, podklinowanie – a mianowicie:

- a) stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą, za wyjątkiem tych pojedynczych wagonów, które podstawione zostały na wyznaczone miejsca (np. punkty ładunkowe); w każdej grupie tabor powinien być ze sobą sprzęgnięty.
- b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - jeden pojazd – gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów.

Dodatkowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem lub w przypadku braku wagonowych hamulców ręcznych stanowią płozy hamulcowe, wyłożone od strony spadku, na obu tokach szynowych, pod koła skrajnych osi stojących wagonów.

Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płóz hamulcowych przez pracowników nieuprawnionych pracowników użytkownika boczniczy jest **zabronione**.

Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

14. Miejsce znajdowania się płóz hamulcowych.

Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach, znajdujących się na międzytorzu torów w pobliżu ukresów torów. Płozy hamulcowe powinny być opisane znajdującym się na korpusie skrótem nazwy terminala i numerem kolejnym płoza.

15. Ilości wagonów, które można przetaczać w jednej grupie bez obsługiwanym hamulców wagonowych.

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. W czasie wykonywania manewrów lokomotywą manewrową długość składu manewrowego, bez obsługiwanym hamulców wagonowych, może wynosić wielkość określoną w Regulaminie pracy manewrowej terminalu.

16. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym lub przejściu w poziomie szyn należy zachować szczególną ostrożność.

Manewry przez przejazd wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatek a jeśli ich nie ma, to przy zachowaniu następujących warunków:

- a) należy zatrzymać pojazdy drogowe,
- b) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h,
- c) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy.

W razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

17. Nastawianie zwrotnic i wykolejnic.

Zwrotnice na bocznicie nastawiane są przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznic, a podczas manewrów związanych z przemieszczaniem wagonów na torach bocznicie wykonywanych za pomocą pojazdu trakcyjnego bocznicie, zwrotnice są nastawiane przez drużynę manewrową bocznicie.

Po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego.

Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice nastawiał. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.

Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.

18. Przetaczanie wagonów przy pomocy ciągnika „Unimog”.

Manewry przy pomocy ciągnika „Unimog” wykonywane są na terminalu Elewator Ewa.

Drużyna manewrowa wykonująca pracę manewrową na nabrzeżu przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” składa się z jednego ustawiacza zwanego dalej kierownikiem manewrów, który może wykonywać manewry sam lub przy pomocy manewrowego.

W czasie wykonywania manewrów kierowcy nie wolno wyręczać się w obsłudze ciągnika innymi pracownikami. W czasie jazdy drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie kierowcy ciągnika lub na stopniach manewrowych umieszczonych z obu boków ciągnika.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” na torach danego terminala może nastąpić po upewnieniu się przez dyspozytora terminala w uzgodnieniu z nastawniczym posterunkiem SPD31 PLK S.A. (tel. 0914714188) czy nie została udzielona zgoda na wjazd ze stacji na nabrzeże. Ponadto zarządzający

rozpoczęcie pracy ciągnika „Unimog” ekspedytor nabrzeża sprawdza, czy sam uprzednio nie wydał zgody na dokonanie obsługi terminala przez dowolnego przewoźnika.

Wszelkie uzgodnienia w sprawach rozpoczęcia i zakończenia pracy ciągnika „Unimog” na torach terminala należy rejestrować w dziennikach telefonicznych druk R 138 znajdujących się u dyspozytora terminala Elewator Ewa i pracownika posterunku PLK S.A. za kolejnym numerem rozmowy w formie ułamka, w liczniku którego ekspedytor nabrzeża notuje własny kolejny numer rozmowy, w mianowniku natomiast numer podany przez pracownika posterunku PLK S.A.

Prędkość manewrowania na wszystkich torach terminala nie może przekraczać **5km/godz.**

Dojazd ciągnika drogowo - szynowego do stojącego taboru w celu połączenia z ciągnikiem na półsprzęg samoczynny powinien być dokonany przy prędkości nie przekraczającej **3 km/godz.**

Połączenia ciągnika z wagonami na sprzęg hamulcowy dokonuje ręcznie kierownik manewrów po zatrzymaniu się ciągnika.

Ciągnikiem drogowo - szynowym „Unimog” można przetaczać w granicach jego siły pociągowej składy manewrowe o masie nie przekraczającej **800 ton** i długości do **10 wagonów czteroosiowych** w razie przetaczania wagonów ładownych, a w przypadku przetaczania wagonów próżnych do **13 wagonów czteroosiowych**, pod warunkiem, że skład hamowany będzie dobrze działającym hamulcem zespolonym.

Bez czynnych hamulców zespolonych wolno przetaczać w jednej grupie nie więcej niż 2 ładowne wagony czteroosiowe lub 4 próżne wagony czteroosiowe. Na każde następne rozpoczęte 2 wagony musi być czynne dwa wagonowe hamulce zespolone, a przed wykonaniem ruchu manewrowego kierujący manewrami powinien wykonać uproszczoną próbę hamulców wagonowych i sprawdzić działanie czynnych hamulców.

W razie niekorzystnych warunków atmosferycznych (opady deszczu i śniegu, gołoledź itp.) ilości wagonów podane w powyżej należy zmniejszyć o 50 %.

Odrzucanie wagonów przy pomocy ciągnika „Unimog” jest zabronione.

W czasie wykonywania manewrów ciągnik powinien znajdować się na czole manewrującego składu lub na jego końcu. Umieszczanie ciągnika między wagonami manewrującego składu jest zabronione.

19. Przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdu drogowego

Na boczniczy dopuszczalne jest przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych (ciągnikiem drogowym, ładowarką typu „Fadroma” itp.) za wyjątkiem przypadków określonych w Regulaminach pracy manewrowej terminali. Przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdu drogowego może odbywać się pod kierownictwem ustawiacza lub innego pracownika przeegzaminowanego w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami, który przed rozpoczęciem manewrowania zobowiązany jest pouczyć przydzielonych do przetaczania pracowników o zasadach bezpiecznego wykonywania tej czynności.

Siłą ludzi, pojazdami drogowymi 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.

Prędkość przetaczania wagonów pojazdami drogowymi nie może przekraczać **5 km/godz.**, a w przypadku przetaczania siłą ludzi **3 km/godz.**

Tabor należy popychać idąc obok niego, przy czym należy uważać przy podstawianiu wagonów pod magazyn, aby nie znaleźć się między wagonem a urządzeniami ładunkowymi oraz składowanymi ładunkami.

Zabronione jest znajdowanie się ludzi między tokami szynowymi, przed lub za przetaczanym wagonem. Nie wolno uderzać wagonem o stojący następny wagon w celu jego uruchomienia.

Pojazd drogowy podczas przetaczania powinien znajdować się na zewnątrz toru.

Kierunek jazdy pojazdu drogowego powinien być równoległy do osi toru. Użyty do ciągnięcia łańcuch lub lina musi mieć długość co najmniej 2,5 m.

Lina powinna być zamocowana do wagonu w sposób uniemożliwiający jego uszkodzenie.

Wyznaczony pracownik powinien w razie potrzeby hamować wagony hamulcem ręcznym lub specjalnym klinem z drążkiem.

Po zakończeniu manewrów należy tabor zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w przetaczanej grupie, w razie braku hamulców ręcznych, należy podklinować skrajne koła grupy płozami hamulcowymi.

20. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy przeciągarek z liną nawijaną na bęben.

Manewry przy pomocy przeciągarek z liną nawijaną na bęben wykonywane są na torach terminala Elewator Ewa.

Manewry przy pomocy przeciągarek wykonują linowi oraz operatorzy przeciągarek.

Nadzór nad manewrami wykonywanymi przy pomocy przeciągarek sprawuje brygadzista.

Manewrami kieruje linowy bez polecenia, którego operatorowi nie wolno rozpocząć przeciągania.

Zwrotnice wchodzące w drogę przebiegu przeciąganego taboru nastawia linowy, który jest odpowiedzialne za prawidłowe ich nastawienie.

Prędkość przetaczania wagonów nie może być większa niż 3 km/godz.

Tabor przetaczany przy pomocy przeciągarki powinien być sprzęgnięty ze sobą na sprzęgi śrubowe.

Przetaczany tabor powinien być hamowany przez linowego wagonowym hamulcem ręcznym lub za pomocą specjalnych klinów.

Po zakończeniu przetaczania tabor należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulców ręcznych, a w przypadku braku hamulców ręcznych przez podklinowanie płozem hamulcowym.

Zabrania się używania przeciągarek do przetaczania wagonów z ładunkiem niebezpiecznym.

21. Grupowanie wagonów zdawanych dla przewoźników kolejowych

Obowiązek i zasady grupowania wagonów przez użytkownika jest uzależniony od zwartych umów z przewoźnikami.

22. Przekazywanie wagonów dla przewoźników kolejowych

Wagony zdawane dla przewoźników kolejowych powinny być sprzęgnięte na sprzęgi śrubowe i hamulcowe. Sprzęgi śrubowe i hamulcowe nie użyte do sprzęgnięcia powinny być zawieszane na wsporniki.

Ruchome części wagonowe powinny być umieszczone we właściwe miejsca, miejsca, burty wagonów platform podniesione i zabezpieczone przed opadnięciem, w wagonach krytych drzwi powinny być zamknięte kołpaki zaworów i klapy wagonów cystern zamknięte i dokręcone.

Za wykonanie tych czynności odpowiedzialny jest kierujący pracą ładunkową na nabrzeżu.

23. Postępowanie przy wjeździe na tory PKP PLK S.A..

Wjazd ciągnika drogowo – szynowego „Unimog” na tory stacji jest zabroniony.

Wjazd lokomotywy lub składu manewrowego użytkowników bocznic na tory stacji PKP Szczecin Port Centralny dozwolony jest pod warunkiem otrzymania przez kierownika manewrów zgody nastawniczego posterunku SPD31 stacji Szczecin Port Centralny oraz posiadania zarówno przez ustawiacza jak i maszynistę lokomotywy **„Zezwoleń na pracę pojazdem trakcyjnym posiadacza bocznic na torach stacji Szczecin Port Centralny”** wydawanych przez Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie oraz zawarcia z PKP PLK S.A. zakładem Linii Kolejowych umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg. Cennika PLK).

W czasie jazdy lokomotywy użytkownika bocznic po torach stacyjnych oraz wykonywania manewrów na tych torach drużyna manewrowa oraz maszynista lokomotywy zobowiązani są do bezwzględnego stosowania się do wskazań sygnalizatorów, nakazów i poleceń podawanych za pomocą wskaźników rozmieszczonych na terenie stacji oraz poleceń pracowników PLK S.A. podawanych ustnie, za pomocą urządzeń łączności lub za pomocą sygnałów ręcznych i słuchowych.

Przed wyjazdem na tory stacji, po uzyskaniu zgody nastawniczego posterunku SPD31 kierownik manewrów użytkownika bocznic omawia z nastawniczym plan pracy.

Szczegółowe informacje dotyczące stacji Szczecin Port Centralny i zasad prowadzenia ruchu na stacji zawarte są w Regulaminie Technicznym Stacji Szczecin Port Centralny.

24. Postępowanie po zaistnieniu wypadku na torach boczniczy.

W razie zaistnienia na torach boczniczy wypadku, w rozumieniu art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o transporcie kolejowym, każdy pracownik kolejowy obowiązany jest osobiście i niezwłocznie zgłosić wypadek, używając wszelkich dostępnych środków:

- Dyspozytorowi terminala, odpowiednio:
 - Terminala EWA Stevedoring - ☎ (0-91) 430 8567,
 - Terminalu Łasztownia - ☎ (0-91) 430 8465,
 - Terminalu Starówka - ☎ (0-91) 430 8562,
 - Terminalu Elewator Ewa - ☎ (0-91) 430 8569,
 - Fast Terminals - ☎ (0-91) 430 8746.
- nastawniczemu posterunku SPD31 – ☎ (0-91) 471 4188,
- dyspozytorowi PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie – ☎ (0-91) 4713363,

Niezależnie od powyższego kierownik manewrów zgłasza ten fakt swojemu zwierzchnikowi wg zasad określonych w przepisach wewnętrznych użytkownika boczniczy bądź przewoźnika kolejowego (w zależności od tego, czyim jest pracownikiem).

W przypadku torów ZCL w budowie nie ustanowiono spółki eksploatacyjnej (użytkownika) stąd też w razie wypadku należy powiadomić Pion Nadzoru Majątkowego ZMPSiŚ. Specjalistę ds. technicznych ☎ (0-91) 471 8730.

Zgłaszając wypadek należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki.

Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

Jeżeli na skutek wypadku kolejowego na bocznic doszło do awarii chemicznej, pożaru lub wybuchu związanego z przewozem koleją towarów niebezpiecznych, posiadacz lub użytkownik bocznic zobowiązani są niezwłocznie dodatkowo zawiadomić:

- osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
- Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej – ☎ 112, 998 i Portową Służbę Ratowniczą – ☎ 091 430825 oraz Policję – ☎ 997,

Telefoniczne numery alarmowe.

Numery alarmowe służb ratowniczych kraju są dostępne bezpłatnie, tzn. do połączenia się z nimi z telefonicznych aparatów publicznych (*automatów telefonicznych*) nie są potrzebne monety, żetony czy też karty magnetyczne.



997 – Policja, 998 – Straż Pożarna, 999 – Pogotowie Ratunkowe,



112 – numer alarmowy zintegrowanych służb ratowniczych w sieciach łączności komórkowej i stacjonarnej.

Jeśli na skutek wypadku kolejowego na bocznic wystąpiły ofiary w ludziach lub powstały straty materialne i szkody przekraczające równowartość 50 000 EUR, użytkownik bocznic o wypadku powiadamia także Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Poznaniu:

- w razie wypadku nie mającego związku z przewozem koleją towarów niebezpiecznych ☎ (0-61) 6331384,
- w razie wypadku mającego związek z przewozem koleją towarów niebezpiecznych ☎ (0-61) 6331386, 📱 506046342.

Dochodzenie w sprawie wypadku prowadzone jest z udziałem przedstawicieli kolei.

§ 10.

Sposób postępowania przy przyjmowaniu i przekazywaniu wagonów pod względem handlowym.

1. Przyjmowanie i przekazywaniu wagonów przez przewoźnika kolejowego odbywa się zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.), na zasadach i na podstawie dokumentów określonych w umowie, o której mowa w §1 ust. 6.
2. Przyjmowanie i przekazywanie wagonów odbywa się na torach zdawczo odbiorczych na podstawie uzgodnionych w umowach wykazów zdawczych.
 - a. przekazywanie wagonów i przesyłek użytkownikowi boczniczy odbywa się na podstawie sporządzonych przez przewoźnika wykazów zdawczych,
 - b. przyjmowanie wagonów i przesyłek od użytkownika boczniczy odbywa się na podstawie sporządzonych przez niego wykazów o wagonach gotowych do zabrania.
3. W czynnościach zdawczo-odbiorczych bierze udział:
 - a. ze strony boczniczy wyznaczony przedstawiciel użytkownika nabrzeża (terminalu), który odpowiada za przekazywanie wagonów pod względem technicznym oraz przedstawiciel kontrahenta (spedytora) który odpowiada za przekazywanie przesyłek pod względem handlowym,
 - b. ze strony przewoźnika ustawiacz lub inny wyznaczony pracownik.
4. Przekazywanie wagonów polega na porównaniu danych umieszczonych w wykazie zdawczym ze stanem faktycznym, sprawdzeniu stanu wagonów, przesyłek i plomb

§ 11.

Utrzymanie torów i urządzeń oraz nadzór nad stanem technicznym boczniczy.

1. Przeprowadzanie badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznic należy do obowiązku właściciela bocznic („ZMPSiŚ” S.A.).

Badania techniczne powinny być wykonywane przez osoby, posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach:

- linie, węzły i stacje kolejowe,
- urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Wyniki okresowej kontroli powinny być odnotowane we właściwej dokumentacji.

2. Oględziny i konserwacja torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznic, zapewnienie ich sprawności technicznej oraz utrzymanie w wymaganym stanie technicznym należy do obowiązku właściciela bocznic i powinny być dokonywane w oparciu o postanowienia „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPSS S.A.". Czynności te mogą być dokonywane przez wybrane przez właściciela bocznic firmy w systemie zleconym lub w ramach stosownych umów.
3. O uszkodzeniach elementów infrastruktury kolejowej bocznic oraz konieczności wykonania naprawy powiadomić należy ekspedytora właściwego do miejsca awarii nabrzeża. Dalszy tryb postępowania określają przepisy wewnętrzne bocznic.
4. Usterki nie wymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez użytkownika bocznic sposobem gospodarczym, w czasie pomiędzy obsługami kolejowymi bocznic.
5. W razie konieczności wykonania napraw lub remontów specjalistycznych, ich wykonanie zostanie zlecone firmie uprawnionej do wykonywania takich prac.
Wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane.
6. Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na bocznic, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej związanej z obsługą kolejową bocznic muszą być uzgodnione z:
 - PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie,

- z przedstawicielami przewoźników kolejowych dokonujących obsługi, w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej oraz
- kierownikiem manewrów – w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej – jeżeli prace wykonywane są tylko na części torów bocznicowych.

Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:

- zakres i termin wykonania poszczególnych prac,
- niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót,
- osobę nadzorującą wykonanie robót.

Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.

7. Właściciel boczniczy (ZMP SiŚ) ma opracowane własne przepisy wewnętrzne określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznicach. Przepisy te podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie.

§ 12.

Badania lekarskie, kwalifikacje i szkolenia pracowników

1. Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej (ustawiacze, manewrowi, maszyniści) powinni posiadać stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe w **Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 w sprawie wykazu stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz.U. Nr 212 poz. 2152)** i podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań

profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym załączniku.

2. Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności pracownicy ci powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.
3. Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu i właściwych dla miejsca pracy załączników (Regulaminów oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na wykazach przyścia do wiadomości załączonych do poszczególnych Regulaminów pracy manewrowej terminali.

§ 13.

Postanowienia końcowe.

Regulamin niniejszy wymaga uzgodnienia z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie i obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika boczniczy.

Regulamin wykonano w 6. jednobrzmiących egzemplarzach, które po uzgodnieniu i zatwierdzeniu otrzymują:

- 1 - „ZMPSiŚ” S.A. w Szczecinie – 1 egz.,
- 2 - „Drobница Port Szczecin” Spółka z o.o. – 2 egz.,
- 3 - Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Elewator Ewa” Spółka z o.o. – 1 egz.,
- 4 - „Fast Terminals” Spółka z o.o. – 1 egz.
- 5 - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie – 1 egz.,

Wszelkie zmiany i uzupełnienia regulaminu należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”, wykonać w 6. egzemplarzach i przekazać jednostkom organizacyjnym wymienionym w powyższym rozdzielniku.

Zmiany i uzupełnienia mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego podlegają obowiązkowemu uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Lp.	strona, §, ustęp, punkt	treść zmiany	obowiązuje od	data i podpis wprowadzają cego