Załącznik do uchwały Nr 907/2025
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 18 listopada 2025 r.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16

Warszawa, 2025

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2025 poz.1234 t.j. z dnia 11 września 2025 r.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala Spółki Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej
ul. Targowa 74, 03 - 734 Warszawa
tel. (+48 22) 47 338 21, fax. (+48 22) 47 323 18
www.plk-sa.pl, e-mail: ies@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja
w celach komercyjnych, całości lub części przepisu
bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione.

Spis treści

Rozdział 1. Postanowienia ogólne……5
§ 1. Przeznaczenie i zakres zastosowania instrukcji.....5
§ 2. Definicje i używane skróty 5
§ 3. Przepisy dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych 9
§ 4. Władze właściwe w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.....11
§ 5. Określenie i klasyfikacja towarów niebezpiecznych 12
§ 6. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka TWR 15
§ 7. Odpady niebezpieczne 20
§ 8. Warunki techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne 21
Rozdział 2. Postępowanie przy przyjęciu do przewozu towarów niebezpiecznych……21
§ 9. Zasady znakowania jednostek transportowych cargo tablicami pomarańczowymi i pasami wyróżniającymi 21
§ 10. Nalepki ostrzegawcze i inne oznakowania.....27
§ 11. Zasady pakowania i ładowania towarów niebezpiecznych razem 36
§ 12. Zasady wypełniania i przekazywania dokumentów związanych z przewozem towarów niebezpiecznych oraz postępowanie po ich otrzymaniu 37
§ 13. Obowiązki przewoźnika kolejowego przy przyjęciu do przewozu przesyłki z towarem niebezpiecznym.....40
Rozdział 3. Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych .41
§ 14. Zasady zestawiania pociągów z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne 41
§ 15. Technika wykonywania manewrów z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne.....44
§ 16. Dozorowanie przesyłek towarów niebezpiecznych 45
§ 17. Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych, w tym TWR.....46
§ 18. Przewóz próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych cargo po towarach niebezpiecznych.....54
§ 19. Przewozy kolejowo – drogowe.....55

§ 20. Postępowanie z przesyłką towarów niebezpiecznych na stacji przeznaczenia 56
§ 21. Czynności kontrolne i sprawdzające 57
§ 22. Postanowienia uzupełniające 58
Rozdział 4. Postępowanie w przypadku awarii lub wydarzenia 59
§ 23. Wewnętrzne plany awaryjne dla stacji rozrządowych 59
§ 24. Alarmowanie i powiadamianie o wydarzeniu 60
§ 25. Prowadzenie działań ratowniczych 62
§ 26. Badanie okoliczności i przyczyn wydarzenia 63
§ 27. Kryteria sporządzania raportu ze zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych 64
§ 28. Zanieczyszczenie środowiska 64
Rozdział 5. Szkolenie i obowiązki Doradcy 65
§ 29. Szkolenie w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych 65
§ 30. Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych 66
Zmiany i uzupełnienia **71**

Rozdział 1.

Postanowienia ogólne

§ 1.

Przeznaczenie i zakres zastosowania instrukcji

1. Postanowienia zawarte w niniejszej instrukcji mają na celu ustalenie jednolitego sposobu postępowania wszystkich uczestników przewozu towarów niebezpiecznych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz zapobieganie sytuacjom stwarzającym powstanie zagrożeń dla życia lub zdrowia ludzi, mienia oraz środowiska wynikających z tego procesu.
2. W ruchu granicznym postanowienia dotyczące powiadamiania o przewozie towarów niebezpiecznych regulują miejscowe porozumienia graniczne.
3. Postanowienia dotyczące procesu przewozu towarów niebezpiecznych wynikają z:
   1) Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID);
   2) załącznika 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);
   3) krajowych uregulowań prawnych i przepisów wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 2.

Definicje i używane skróty

1. **ADR** – Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r., wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich

wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób.

2. **Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym** – jednostka organizacyjna PLK SA.
3. **Doradca** – doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją.
4. **EDR** – Elektroniczny Dziennik Ruchu.
5. **Ekspozytura** – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym, komórka organizacyjna w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
6. **jednostka transportowa cargo** – pojazd drogowy, wagon, kontener, kontener–cysterna, cysterna przenośna, wieloelementowy kontener do gazu (MEGC).
7. **Kodeks IMDG** – Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych, obowiązujący przy przewozie towarów niebezpiecznych statkami morskimi.
8. **numer UN** – międzynarodowy czterocyfrowy numer towaru niebezpiecznego.
9. **numer zagrożenia** – numer określający rodzaj i nasilenie zagrożenia stwarzanego przez towar niebezpieczny wskazany w 5.3.2.3.2 RID/Zał. 2 do SMGS.
10. **odległość ochronna** – odległość, która zmierzona pomiędzy tarczami zderzaków wagonu lub ścianą czołową kontenera wielkiego, cysterny przenośnej lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego, a tarczami zderzaków innego wagonu lub ścianą czołową innego kontenera wielkiego, cysterny przenośnej lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego, wynosi nie mniej niż 18 m lub jest zajęta przez

nie mniej niż dwa wagony dwuosiowe lub jeden wagon cztero lub więcej osiowy.

11. **przewóz koleją towarów niebezpiecznych** – przemieszczenie towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem postojów koniecznych z punktu widzenia warunków przewozu oraz z uwzględnieniem czasu, przez który towary niebezpieczne znajdują się w wagonach, cysternach i kontenerach ze względu na panujące warunki ruchu, przed, podczas i po przemieszczeniu.
12. **przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.
13. **PLK SA** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
14. **Plan zapewnienia bezpieczeństwa** – plan zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka.
15. **Regulamin sieci** – regulamin określający zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy.
16. **RID** – Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r., wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób.

17. **SEPE** – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej.
18. **SOK** – Straż Ochrony Kolei, jednostka organizacyjna PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
19. **tor do awaryjnego odstawiania** – tor wyznaczony w regulaminie technicznym posterunku ruchu przeznaczony do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne.
20. **towary niebezpieczne** – oznaczają materiały i przedmioty, których przewóz na podstawie przepisów RID jest zabroniony, albo jest dopuszczony wyłącznie na warunkach podanych w przepisach RID.
21. **TN** – towary niebezpieczne niebędące TWR.
22. **TWR** – towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10 RID/Zał.2 do SMGS.
23. **uczestnicy przewozu koleją towarów niebezpiecznych** – Zarządca infrastruktury kolejowej, przewoźnik kolejowy, nadawca i odbiorca towarów niebezpiecznych oraz inne podmioty wymienione w dziale 1.4 RID/Zał. 2 do SMGS, biorące udział w przewozie koleją towarów niebezpiecznych.
24. **UTK** – Urząd Transportu Kolejowego.
25. **wydarzenie/wydarzenie kolejowe** – każda niepożądana sytuacja zaistniała w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu zakłócająca realizację procesu przewozowego, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie pociągu lub zakłócenie prac manewrowych, obejmujące m.in. zdarzenia i sytuacje potencjalnie niebezpieczne.
26. **Wykaz pojazdów** – wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu.

27. **Zakład Linii Kolejowych** – jednostka organizacyjna PLK SA.
28. **Zał. 2 do SMGS** – Przepisy dla przewozu towarów niebezpiecznych będące Załącznikiem 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).
29. **Zarządca infrastruktury kolejowej** – jednostka publiczna lub przedsiębiorstwo, upoważnione w szczególności do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej, jak również kierowania systemami ruchu i bezpieczeństwa.

§ 3.

Przepisy dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych

W procesie przewozu towarów niebezpiecznych obowiązują postanowienia przepisów:

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U.2024 poz. 1262, t.j. z dnia 21 sierpnia 2024 r.).
2. Ustawa z dnia 29 listopada 2000 r. Prawo atomowe (Dz.U.2024.poz. 1277, t.j. z dnia 22 sierpnia 2024 r.).
3. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz.U.2024 poz. 1194, t.j. z dnia 6 sierpnia 2024 r.).
4. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2025 r., poz. 647, t.j. z dnia 19 maja 2025 r.).
5. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U.2023 poz.1587, t.j. z dnia 10 sierpnia 2023 r.).
6. Ustawa z dnia 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów (Dz.U.2024 poz. 746, t.j. z dnia 17 maja 2024 r.).

7. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2025 poz. 1234 t.j. z dnia 11 września 2025 r.).
8. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U.2024 poz. 643, t.j. z dnia 26 kwietnia 2024 r).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U.2025 nr 172 poz. 1444, t.j. z dnia 24 stycznia 2025 r. z późn. zm.).
10. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz.U.2007 nr 9 poz. 63 z dnia 19 stycznia 2007 r.).
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U.2016 poz. 369 z dnia 18 marca 2016 r.).
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne (Dz.U.2022 poz.1892 z dnia 8 września 2022 r.).
13. Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), będący Załącznikiem C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).
14. „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” Załącznik 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).

15. Ir-1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów.
16. Ir-3 Instrukcja o sporządzaniu regulaminów technicznych
17. Ir-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.
18. Ir-9 Instrukcja o technice wykonywania manewrów.
19. Ir-13 Instrukcja dla dyspozytora zarządcy infrastruktury kolejowej.
20. Ir-15 Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym.

§ 4.

Władze właściwe w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych

1. Pod pojęciem władza właściwa należy rozumieć organy władzy państwowej lub inne jednostki upoważnione na podstawie przepisów prawa krajowego do wykonywania odpowiednich czynności administracyjnych w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, np. w sprawach klasyfikacji towarów niebezpiecznych, badania i dopuszczania do przewozu opakowań dla towarów niebezpiecznych, wagonów-cystern, kontenerów-cystern, itp.
2. W sprawach kontroli bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych władzą właściwą jest Prezes UTK.
3. W zakresie badań, klasyfikacji, warunków dopuszczenia do przewozu towarów niebezpiecznych oraz warunków technicznych i badań opakowań towarów niebezpiecznych klas od 1 do 9, za wyjątkiem klasy 6.2 i 7, władzą właściwą jest minister właściwy ds. gospodarki.

4. W zakresie warunków przewozu materiałów promieniotwórczych (klasa 7) władzą właściwą jest Prezes Państwowej Agencji Atomistyki.
5. W zakresie badania i dopuszczenia do przewozu zbiorników wagonów-cystern, wagonów-baterii, kontenerów-cystern, wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC), naczyń ciśnieniowych, badań okresowych dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL) oraz w sprawach świadectw Doradcy władzą właściwą jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.
6. Nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych sprawuje minister właściwy ds. transportu.
7. W sprawach warunków przewozu materiałów zakaźnych władzą właściwą jest minister właściwy ds. zdrowia.

§ 5.

Określenie i klasyfikacja towarów niebezpiecznych

1. Towary niebezpieczne stanowią materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia, mogące powodować zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, mienia oraz środowiska.
2. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu z materiałem do właściwej klasy oraz grupy pakowania. Klasę towaru określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, odpowiadającego kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy.

Klasy towarów niebezpiecznych wg RID są następujące:

Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi;

Klasa 2 Gazy;

Klasa 3 Materiały zapalne ciekłe;

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

Klasa 4.2 Materiały podatne na samozapalenie;

Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne;

Klasa 5.1 Materiały utleniające;

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne;

Klasa 6.1 Materiały trujące;

Klasa 6.2 Materiały zakaźne;

Klasa 7 Materiały promieniotwórcze;

Klasa 8 Materiały żrące;

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

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

   1) grupa pakowania I – materiały stwarzające duże zagrożenie;
   2) grupa pakowania II – materiały stwarzające średnie zagrożenie;
   3) grupa pakowania III – materiały stwarzające małe zagrożenie.

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

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

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

5. Poszczególnym towarom niebezpiecznym w różnych klasach zostały przyporządkowane numery UN. Wszystkie pozycje towarów niebezpiecznych wymienione są w dziale 3.2 tabela A RID/Zał. 2 do SMGS w porządku numerycznym według ich numerów UN. Tabela ta zawiera informacje dotyczące wymienionych towarów, m.in.: nazwa,

klasa, grupa pakowania, numer wzoru nalepki ostrzegawczej, przepisy dotyczące pakowania i przewozu, numer zagrożenia.

6. Pod określeniem „i.n.o.” (inaczej nie określone) występują pozycje zbiorcze, do których mogą być zakwalifikowane materiały, mieszaniny, roztwory lub przedmioty, posiadające niebezpieczne właściwości odpowiadające określonej klasie, kodowi klasyfikacyjnemu i grupie pakowania, i nie są wymienione z nazwy w dziale 3.2 tabela A RID/Zał. 2 do SMGS.
   Dla materiałów i przedmiotów „i.n.o.” skierowanych do przewozu po raz pierwszy, wymagane jest przeprowadzenie procedury klasyfikacyjnej wykonanej i zatwierdzonej przez władzę właściwą, na podstawie metod określonych w odrębnych przepisach.
7. Towarów niebezpiecznych, dla których nie została zakończona procedura klasyfikacji nie wolno przyjmować do przewozu. Wyjątek stanowi przewóz próbek do dalszego badania, które powinny być sklasyfikowane tymczasowo do danej klasy, oficjalnej nazwy przewozowej i numeru UN.

§ 6.

Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka TWR

1. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka TWR jest to grupa towarów wyodrębniona z towarów niebezpiecznych, które mogą być użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem do celów terrorystycznych i które mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub szczególnie w przypadku klasy 7, masowe zakłócenia społeczno – gospodarcze.

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

Klasa	Podklasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry)[c)]	Luzem (kg)[d)]	Sztuka przesyłki (kg)
1	1.1	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456, 0500, 0512 i 0513	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	0	a)	0
	1.6	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	a)	a)	0
2		gazy palne nietrujące (kody klasyfikacyjne zawierające tylko litery F lub FC)	3000	a)	b)

	gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), z wyjątkiem aerozoli	0	a)	0
3	materiały zapalne ciekłe grupy pakowania I i II	3000	a)	b)
	materiały wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1	materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2	materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3	materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1	materiały utleniające ciekłe grupy pakowania I	3000	a)	b)
	nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1	materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
6.2	materiały zakaźne kategorii A (UN 2814 i 2900 z wyjątkiem materiałów pochodzenia zwierzęcego) i odpady medyczne kategorii A (UN 3549)	a)	0	0
8	materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

a) nie dotyczy,

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

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

niedopuszczonych do przewozu w cysternie, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje,

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

Uwaga:

- **„0" oznacza, że dana przesyłka jest TWR również w przypadku przewozu próżnych nieoczyszczonych opakowań i jednostek transportowych cargo.**
- Zasady zaliczania towarów klasy 7 do TWR podane są w dziale 1.10 RID/Zał. 2 SMGS i nie są ujęte w niniejszej instrukcji.

2. RID/Zał. 2 do SMGS w dziale 1.10 nakłada na wszystkich uczestników przewozu obowiązek sporządzenia Planu zapewnienia bezpieczeństwa oraz przeprowadzenia niezbędnego szkolenia personelu biorącego udział w procesie przewozu tej grupy towarów.
3. Każdy plan, o którym mowa w ust. 2 powinien zawierać co najmniej następujące elementy:
   1) przydział odpowiedzialności w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, osobom posiadającym kompetencje, kwalifikacje i wymagane uprawnienia;
   2) wykaz towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka przewożonych na terenie objętym planem;

3) opis wykonywanych działań i wynikających z nich zagrożeń (włącznie z postojami, przemieszczaniem i zmianą środka transportu);
4) opis przedsięwzięć podejmowanych dla zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa stosownie do obowiązków, w tym:
   a) szkolenie,
   b) działania w przypadku podwyższonego zagrożenia,
   c) weryfikacja nowo zatrudnianego personelu,
   d) praktyki eksploatacyjne, w tym wybór tras i miejsc postoju,
   e) wyposażenie i zasoby, które będą użyte dla zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa;
5) procedury powiadamiania i przeciwdziałania zagrożeniom;
6) procedury oceny, okresowego sprawdzania i aktualizacji planów;
7) ochrona informacji przewozowych zawartych w planie;
8) działania mające na celu zabezpieczenie dostępu do informacji o przewozie TWR wyłącznie tym pracownikom, których obowiązki tego wymagają.

4. Procedury eksploatacyjne, w tym przekazywanie informacji o TWR oraz powiadamianie o wydarzeniach związanych z bezpieczeństwem przewozu tych towarów powinny być zawarte w opracowanych Planach zapewnienia bezpieczeństwa.
5. W PLK SA do sporządzania Planów zapewnienia bezpieczeństwa zobowiązane są Zakłady Linii Kolejowych i Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.

6. Aktualizacji planu należy dokonywać sukcesywnie, tj. każdorazowo po zaistnieniu zmiany mającej wpływ na realizację postanowień zawartych w planie.
7. Sprawdzenie realizacji postanowień zawartych w Planie zapewnienia bezpieczeństwa należy dokonywać zgodnie z przyjętymi procedurami, jednak nie rzadziej niż co 3 lata.

§ 7.

Odpady niebezpieczne

1. Transport odpadów niebezpiecznych stanowiących towary niebezpieczne odbywa się z zachowaniem przepisów o transporcie towarów niebezpiecznych.
2. Przepisów rozporządzenia w sprawie szczegółowych wymagań dla transportu odpadów nie stosuje się do odpadów stanowiących jednocześnie towary niebezpieczne.
3. W przypadku przemieszczania w transporcie międzynarodowym odpadów niebezpiecznych, które są jednocześnie towarami niebezpiecznymi mają zastosowanie przepisy o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów.
4. Zarządca infrastruktury kolejowej, po której prowadzony jest transport odpadów, będących towarami niebezpiecznymi nie jest posiadaczem ani wytwórcą tych odpadów w rozumieniu ustawy o odpadach.

§ 8.

Warunki techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne

Warunki techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne (Dz.U.2022 poz.1892 z dnia 8 września 2022 r.).

Rozdział 2.

Postępowanie przy przyjęciu do przewozu towarów niebezpiecznych

§ 9.

Zasady znakowania jednostek transportowych cargo tablicami pomarańczowymi i pasami wyróżniającymi

1. Na każdym boku:
   1) wagonów–cystern;
   2) wagonów–baterii;
   3) wagonów z cysternami odejmowalnymi;
   4) MEGC;
   5) cystern przenośnych;
   6) kontenerów–cystern;
   7) wagonów do przewozu luzem;
   8) kontenerów małych lub wielkich do przewozu luzem;

9) wagonów lub kontenerów przewożących zapakowane materiały promieniotwórcze z jednym numerem UN, na warunkach używania wyłącznego i bez innych materiałów niebezpiecznych, przewożących towar niebezpieczny powinna być umieszczona tablica pomarańczowa.

   Tablice pomarańczowe powinny być założone także na każdym boku jednostek ładunkowych cargo, w których wbudowane są baterie litowe (UN 3536).

   Tablica taka może być umieszczona także na każdym boku wagonu, który zawiera sztuki przesyłki z tym samym towarem, stanowiące ładunek całkowity.

2. Obowiązek umieszczenia tablicy pomarańczowej dotyczy również przewozu próżnych nieoczyszczonych, nieodkażonych oraz nieodgazowanych jednostek transportowych cargo po towarach niebezpiecznych.
3. Tablica pomarańczowa ma kształt prostokąta o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość). Brzegi tablicy powinny być obwiedzione pasem koloru czarnego o szerokości 15 mm. Wykonana może być w postaci: płyty metalowej, folii samoprzylepnej lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia.

Numer zagrożenia i numer UN powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm.



- numer zagrożenia

- numer UN

4. Numer zagrożenia powinien być umieszczony w górnej części, zaś numer UN oznaczający dany towar, w dolnej części tablicy. Numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek tablicy.
   Numer zagrożenia dla materiałów klas od 2 do 9 składa się z dwóch lub trzech cyfr.

Cyfry w numerze zagrożenia wskazują na:

2 – wydzielanie się gazu spowodowane ciśnieniem lub reakcją chemiczną;

3 – zapalność materiałów ciekłych (pary) i gazów lub samonagrzewanie się materiałów ciekłych;

4 – zapalność materiałów stałych lub samonagrzewanie się materiałów stałych;

5 – działanie utleniające (wzmagające palenie);

6 – działanie trujące lub ryzyko zakażenia;

7 – działanie promieniotwórcze;

8 – działanie żrące;

9 – ryzyko samorzutnej gwałtownej reakcji.

Jeżeli zagrożenie stwarzane przez dany materiał może być wystarczająco określone jedną cyfrą, wówczas po tej cyfrze stawia się zero:

np. 20 – gaz duszący lub gaz niestwarzający zagrożenia dodatkowego.

Podwojenie cyfry wskazuje na nasilenie oznaczonego nią zagrożenia:

np. 33 – materiał łatwo zapalny ciekły (temperatura zapłonu niższa niż 23 °C).

Druga lub trzecia cyfra wskazuje na dodatkowe zagrożenie/zagrożenia:

np. 263 – gaz trujący palny.

Jeżeli numer zagrożenia jest poprzedzony literą „X” oznacza to, że materiał niebezpiecznie reaguje z wodą:

np. X886 – materiał silnie żrący trujący, który reaguje niebezpiecznie z wodą.

Przykładowe numery zagrożenia wymienione w 5.3.2.3.2 RID, posiadają następujące znaczenie:

22 – gaz schłodzony skroplony duszący;

323 – materiał zapalny ciekły, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;

333 – materiał piroforyczny ciekły;

362 – materiał zapalny ciekły trujący, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;

382 – materiał zapalny ciekły żrący, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;

423 – materiał stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne, lub materiał zapalny stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne, lub materiał samonagrzewający się stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;

44 – materiał zapalny stały stopiony w podwyższonej temperaturze;

446 – materiał zapalny stały trujący stopiony w podwyższonej temperaturze;

462 – materiał trujący stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;

482 – materiał żrący stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;

539 – nadtlenek organiczny zapalny;

606 – materiał zakaźny;

623 – materiał trujący ciekły, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;

642 – materiał trujący stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;

823 – materiał żrący ciekły, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;

842 – materiał żrący stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;

90 – materiał zagrażający środowisku; różne materiały niebezpieczne;

99 – różne materiały niebezpieczne przewożone w podwyższonej temperaturze.

Dla materiałów i przedmiotów klasy 1, jako numery zagrożenia stosuje się kody klasyfikacyjne składające się z numeru podklasy i litery grupy zgodności:

np. 1.1G – materiały i przedmioty, które stwarzają zagrożenie wybuchem masowym (wybuch masowy to wybuch, który obejmuje natychmiast praktycznie cały ładunek), zawierający zarówno materiał wybuchowy, jak i materiał pirotechniczny, oświetlający, zapalający, łzawiący lub dymotwórczy.

5. Pasy wyróżniające na cysternach.
   1) wagony-cysterny kolei 1435 mm (5.3.5 RID).
      Wagony–cysterny przeznaczone dla przewozu gazów skroplonych, schłodzonych skroplonych lub rozpuszczonych, oznacza się nieodblaskowym pasem barwy pomarańczowej szerokości około 30 cm, który otacza zbiornik na wysokości osi podłużnej zbiornika.
   2) wagony-cysterny kolei 1520 mm (5.3.5.1 Zał. 2 do SMGS).
   Wagony–cysterny oznacza się wzdłuż części cylindrycznej zbiornika na wysokości jego osi podłużnej, pasami o szerokości około 30 cm i o barwie zgodnie z poniższą tablicą**:**

Określenie towaru niebezpiecznego		Barwa pasa
AMONIAK BEZWODNY		Żółta
CHLOR		ciemnozielona
gazy palne z kodem klasyfikacyjnym 2F, 3F i 4F		czerwona

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

§ 10.

Nalepki ostrzegawcze i inne oznakowania

1. Nalepki ostrzegawcze umieszcza się na:
   1) opakowaniach;
   2) opakowaniach dużych;
   3) dużych pojemnikach do przewozu luzem (DPPL);
   4) kontenerach małych.
2. Duże nalepki ostrzegawcze umieszcza się na obu bokach:
   1) wagonów-cystern;
   2) wagonów-baterii;
   3) wagonów z cysternami odejmowalnymi;
   4) wagonów do przewozu luzem;
   5) innych rodzajów wagonów niż wymienione wyżej.
3. Duże nalepki ostrzegawcze umieszcza się na obu bokach i obu czołach:
   1) wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC);
   2) cystern przenośnych;
   3) kontenerów-cystern;
   4) kontenerów wielkich;
   5) kontenerów do przewozu luzem,

   oraz na dwóch przeciwległych bokach kontenera do przewozu luzem elastycznego.
4. Nalepki ostrzegawcze powinny być odporne na oddziaływanie warunków atmosferycznych bez znaczącej utraty swojej jakości i zapewnić trwałość oznakowania podczas całego przewozu. Zamiast

nalepek ostrzegawczych mogą być także stosowane nieścieralne znaki ostrzegawcze, odpowiadające dokładnie podanym wzorom.

5. Duże nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu. Jeżeli duże nalepki ostrzegawcze umieszczone na kontenerach wielkich, kontenerach do przewozu luzem, MEGC, kontenerach-cysternach, cysternach przenośnych nie są widoczne z zewnątrz wagonów, to takie same duże nalepki ostrzegawcze powinny być umieszczone na obu bokach wagonu.
6. Wymiary nalepek:
   1) dla opakowań nalepka ostrzegawcza – romb o boku minimum 100 mm;
   2) dla wagonów i kontenerów duża nalepka ostrzegawcza – romb o boku minimum 250 mm (duże nalepki ostrzegawcze mogą być zmniejszone do wymiaru boków 150 x 150 mm, jeżeli powierzchnia, na której można nanieść oznakowanie, jest zbyt mała).
7. Przesyłki z towarami niebezpiecznymi, przewożone różnymi rodzajami/systemami transportu, mogą być oznakowane zgodnie z przepisami obowiązującymi w danym rodzaju/systemie transportu.
8. Wzory nalepek ostrzegawczych (zgodnie z częścią 5 RID/Zał. 2 do SMGS):

Zagrożenie klasy 1

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi



(Nr 1)

Podklasy 1.1, 1.2 i 1.3



(Nr 1.4)

Podklasa 1.4



(Nr 1.5)

Podklasa 1.5



(Nr 1.6)

Podklasa 1.6

** Nr podklasy – brak danych, jeżeli wybuchowość przedstawia zagrożenie dodatkowe

* Grupa zgodności – brak danych, jeżeli wybuchowość przedstawia zagrożenie dodatkowe

Zagrożenie klasy 2

Gazy



(Nr 2.1)

Gazy palne







(Nr 2.2)

Gazy niepalne nietrujące



(Nr 2.3)

Gazy trujące

Zagrożenie klasy 3

Materiały zapalne ciekłe



(Nr 3)

Zagrożenie klasy 4.1

Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące i materiały wybuchowe odczulone stałe



(Nr 4.1)

Zagrożenie klasy 4.2

Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.2)

Zagrożenie klasy 4.3

Materiały wydzielające w zetknięciu

z wodą gazy palne



(Nr 4.3)

Zagrożenie klasy 5.1

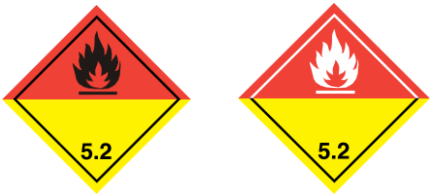
Materiały utleniające



(Nr 5.1)

Zagrożenie klasy 5.2

Nadtlenki organiczne



(Nr 5.2)

Zagrożenie klasy 6.1

Materiały trujące



(Nr 6.1)

Zagrożenie klasy 6.2

Materiały zakaźne



(Nr 6.2)

Zagrożenie klasy 7

Materiały promieniotwórcze



(Nr 7A)

kategoria I-BIAŁA



(Nr 7B)

kategoria II-ŻÓŁTA



(Nr 7C)

kategoria III- ŻÓŁTA



(Nr 7D)

Materiały promieniotwórcze

(tylko duża nalepka)



(Nr 7E)

Materiały rozszczepialne

Zagrożenie klasy 8

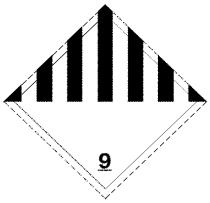
Materiały żrące



(Nr 8)

Zagrożenie klasy 9

Różne materiały i przedmioty niebezpieczne



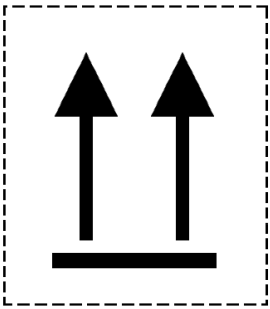
(Nr 9)

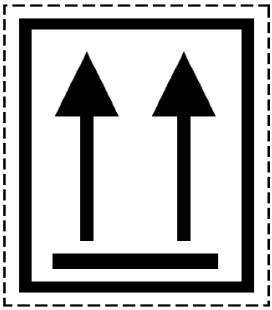


(Nr 9A)

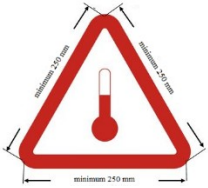
9. Strzałki kierunkowe.

   Opakowania kombinowane z opakowaniami wewnętrznymi zawierającymi materiały ciekłe, opakowania pojedyncze wyposażone w urządzenia odpowietrzające, naczynia kriogeniczne zamknięte lub otwarte do przewozu gazów schłodzonych skroplonych i przyrządy lub urządzenia, które zawierają towary niebezpieczne ciekłe, jeżeli należy zapewnić, że towary niebezpieczne ciekłe pozostają w zamierzonym położeniu, powinny być czytelnie oznakowane strzałkami kierunkowymi wskazującymi prawidłowy kierunek ustawienia przesyłki.





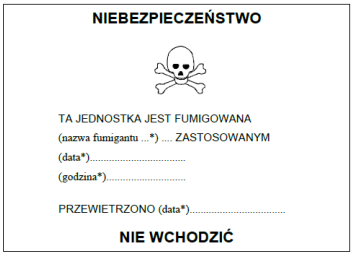
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze.



11. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.



12. Znak ostrzegawczy o fumigacji.



13. Znak ostrzegawczy o zagrożeniu uduszeniem dla wagonów i kontenerów.



14. Znak dla baterii.



15. Znaki manewrowania.



(Nr 13)

Ostrożnie przetaczać

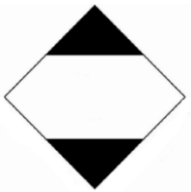


(Nr 15)

Zakaz odrzutu i staczania

Powinien być doczepiony pojazd trakcyjny. Rozrząd tylko metodą odstawczą, nie wolno najeżdżać. Chronić przed najeżdżaniem innych wagonów.

16. Znak dla sztuk przesyłek zawierających towary niebezpieczne zapakowane w ilościach ograniczonych (LQ).



§ 11.

Zasady pakowania i ładowania towarów niebezpiecznych razem

1. Szczegółowe zasady pakowania towarów niebezpiecznych zawarte są w dziale 4.1 RID/Zał. 2 do SMGS.
2. Pakowanie towarów niebezpiecznych do jednego opakowania kombinowanego powinno być realizowane z uwzględnieniem zakazu pakowania razem z innymi towarami, z którymi mogą reagować w sposób niebezpieczny.
3. Za reakcje niebezpieczne uważa się:
   1) spalanie i/lub wydzielanie znacznej ilości ciepła;
   2) wydzielanie gazów palnych, duszących, utleniających i/lub trujących;
   3) powstawanie materiałów żrących;
   4) powstawanie materiałów niestabilnych;
   5) niebezpieczny wzrost ciśnienia (tylko w odniesieniu do cystern).
4. Zasady załadunku towarów niebezpiecznych do jednego wagonu lub kontenera podane są w dziale 7.5 RID/Zał. 2 do SMGS, natomiast szczegółowe zasady załadunku sztuk przesyłek towarów niebezpiecznych oznaczonych różnymi nalepkami ostrzegawczymi do jednego wagonu lub kontenera podane są w rozdziale 7.5.2 RID/Zał. 2 do SMGS.

§ 12.

Zasady wypełniania i przekazywania dokumentów związanych z przewozem towarów niebezpiecznych oraz postępowanie po ich otrzymaniu

1. Przewoźnik towaru niebezpiecznego sporządza Wykaz pojazdów wg wzoru określonego w rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym. W rubryce określającej masę ładunku podaje w tonach masę ładunku towaru niebezpiecznego, natomiast w przypadku przewozu towaru niebezpiecznego w jednostkach intermodalnych (np.: kontenery, kontenery-cysterny, cysterny przenośne, naczepy) w rubryce dotyczącej masy ładunku podaje sumę masy jednostki(-ek) intermodalnej(-ych) oraz załadowanych do niej/nich towarów niebezpiecznych.
   W rubryce „Uwagi” podaje:
   1) numer zagrożenia (jeżeli jest wymagany);
   2) numer UN przewożonego towaru niebezpiecznego poprzedzony literami „UN”;
   3) numer(-y) nalepki(-ek) ostrzegawczej(-ych) (jeżeli są wymagane);
   4) litery „TWR”, jeżeli jest przewożony towar niebezpieczny wysokiego ryzyka (kolejność umieszczenia skrótu „TWR” jest dowolna);
   5) litery „LQ” jeżeli przewożony jest towar niebezpieczny zapakowany w ilościach ograniczonych i zastosowano znak dla LQ na jednostce transportowej cargo;

6) litery „IMDG” w przypadku przewozu towaru niebezpiecznego niepodlegającego przepisom RID, ale przewożonego w jednostce transportowej cargo oznakowanej zgodnie z przepisami Kodeksu IMDG;
7) litery „UN” i numer UN towaru(-ów) w przypadku przewozu kontenera ze sztukami przesyłek, wagonu ze sztukami przesyłek, oznakowanych tylko dużymi nalepkami ostrzegawczymi;
8) umieszczony w nawiasie numer(-y) nalepki(-ek) ostrzegawczej(-ych) w przypadku przewozu opakowań próżnych nieoczyszczonych, gdy nie jest znany numer(-y) UN pozostałości.

2. W przypadku przewozu więcej niż jednego towaru niebezpiecznego, w tym TWR, o różnych numerach UN w/lub na jednym wagonie, w rubryce „Uwagi” wiersza Wykazu pojazdów dotyczącego numeru wagonu przewożącego towary niebezpieczne, przewoźnik powinien wpisać informacje zgodnie z ust. 1 lub ust. 3 dla wszystkich przewożonych w nim towarów niebezpiecznych.
3. W przypadku włączenia do składu pociągu wagonu próżnego nieoczyszczonego po towarze niebezpiecznym, w rubryce określającej masę ładunku należy wpisać znak „–” (minus) – pozostałe zapisy należy dokonać zgodnie z ust. 1.
4. Przewoźnik towaru niebezpiecznego na stacji początkowej, stacji zmiany zestawienia, przed zgłoszeniem gotowości pociągu do odjazdu przekazuje sporządzony Wykaz pojazdów:
   1) maszyniście pojazdu kolejowego z napędem;
   2) do SEPE zgodnie z § 17 ust. 8 pkt 6 i ust. 10 pkt 4.

5. W przypadku, gdy pociąg z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR, uruchamiany jest na terenie innego zarządcy infrastruktury, przewoźnik przed wjazdem na teren PLK SA, przekazuje Wykaz pojazdów zgodnie z § 12 ust. 4 pkt 2.
6. W przypadku braku technicznej możliwości przekazania Wykazu pojazdów drogą elektroniczną, po uprzednim dowodnym powiadomieniu dyspozytora ds. planowania produkcji właściwej terenowo Ekspozytury (zgodnie z Załącznikiem 4.3 do Regulaminu sieci) dopuszcza się przekazanie Wykazu pojazdów w wersji papierowej do dyżurnego ruchu stacji uruchomienia/ włączenia lub najbliższego posterunku ruchu PLK SA.
   Powyższe nie zwalnia przewoźnika z obowiązku przekazania Wykazu pojazdów w wersji elektronicznej do dyspozytora ds. planowania produkcji właściwej terenowo Ekspozytury (zgodnie z Załącznikiem 4.3 do Regulaminu sieci) niezwłocznie po odzyskaniu możliwości technicznej.
7. Jeżeli po dotarciu do stacji końcowej skład pociągu z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR, ma być wyprawiony dalej wg opracowanego dla niego nowego rozkładu jazdy, tj. z innym numerem pociągu, ww. czynności należy przeprowadzić analogicznie jak na stacji początkowej.
8. Zarządca infrastruktury kolejowej informacje pozyskane z Wykazu pojazdów ujawni tylko tym służbom, które żądają tego w celach zapewnienia bezpieczeństwa, ochrony lub udzielania wsparcia w sytuacjach awaryjnych.

9. Zasady wypełniania dokumentów przewozowych, tj. listów przewozowych dla przewozu towarów niebezpiecznych, dotyczące nadawcy, przewoźnika i odbiorcy, reguluje dział 5.4 RID/Zał. 2 do SMGS.

§ 13.

Obowiązki przewoźnika kolejowego przy przyjęciu do przewozu przesyłki z towarem niebezpiecznym

1. Przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie następstwa wynikające z przyjęcia do przewozu niewłaściwie nadanej przesyłki.
2. Przewoźnik zobowiązany jest w szczególności:
   1) sprawdzić, czy towary niebezpieczne nadawane do przewozu są dopuszczone do przewozu zgodnie z RID/Zał. 2 do SMGS;
   2) upewnić się, że wymagana dokumentacja jest załączona do dokumentu przewozowego i kierowana dalej;
   3) sprawdzić wzrokowo stan zamknięcia zaworów oraz czy wagony i ładunek nie mają widocznych usterek, wycieków lub pęknięć, braków w wyposażeniu itd.;
   4) upewnić się, że nie upłynęła ustalona data następnego badania dla wagonów-cystern, wagonów-baterii, wagonów z odejmowalnymi zbiornikami, cystern przenośnych, kontenerów-cystern i MEGC, o ile szczegółowe postanowienia RID/Zał. 2 do SMGS nie stanowią inaczej;
   5) sprawdzić, czy wagony nie mają przekroczonej granicy obciążenia;
   6) upewnić się, że na wagonach umieszczono właściwe duże nalepki ostrzegawcze i inne wymagane oznakowania;

7) upewnić się, że maszynista posiada instrukcje pisemne wynikające z RID/Zał. 2 do SMGS;
8) upewnić się, czy w kabinie maszynisty znajduje się wyposażenie określone w ww. instrukcjach pisemnych oraz instrukcjach wewnętrznych przewoźnika kolejowego;
9) przekazać maszyniście informacje o znajdowaniu się w składzie pociągu towarów niebezpiecznych, w tym TWR.

3. Jeżeli przewoźnik zauważy niespełnienie któregokolwiek z wymagań, o których mowa w ust. 2, nie powinien podejmować się przewozu przesyłki do czasu usunięcia nieprawidłowości.
4. Przewoźnik przy przyjęciu przesyłki do przewozu jest odpowiedzialny za jej prawidłowy odbiór oraz za prawidłowo sporządzone i przekazane wraz z przesyłką dokumenty przewozowe jak i inne dokumenty związane z przewozem tej przesyłki.

Rozdział 3.
Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych
§ 14.
Zasady zestawiania pociągów z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne

1. Za zestawienie pociągu przewożącego towary niebezpieczne odpowiada przewoźnik.
2. Przesyłki towarów niebezpiecznych przewozi się pociągami towarowymi, wyjątek stanowią przesyłki ekspresowe, do których są dopuszczone tylko materiały i przedmioty wyraźnie przewidziane w dziale 3.2 RID tabela A kolumna 19 przez przepisy szczególne oznaczone kodem literowo-cyfrowym rozpoczynającym się literami

„CE” i tylko w ilościach oraz na zasadach określonych w dziale 7.6 RID.

3. Wagony z towarami niebezpiecznymi oraz wagony próżne nieoczyszczone po tych towarach powinny być rozmieszczone w składzie pociągu zgodnie z przepisami wewnętrznymi przewoźnika wykonującego dany przewóz.
4. Przewóz wojskowych towarów niebezpiecznych odbywa się na podstawie odrębnych przepisów, z zastosowaniem zasad podanych w niniejszej instrukcji.
5. Przy przewozie wagonów z materiałami wybuchowymi lub przedmiotami z materiałami wybuchowymi należy stosować odległości ochronne wg zasad określonych w rozdziale 7.5.3 RID, tj. każdy wagon, kontener wielki, cysterna przenośna lub pojazd drogowy załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr 1, 1.5 lub 1.6 powinien być oddzielony odległością ochronną od wagonów, kontenerów wielkich, cystern przenośnych, kontenerów-cystern, MEGC lub pojazdów drogowych oznaczonych dużymi nalepkami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2 lub pojazdów drogowych załadowanych na wagon, dla których dokument przewozowy wskazuje, że zawierają one sztuki przesyłek oznakowane nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2.

   Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem ognia.

6. W pociągach, do których włączono wagony z towarem niebezpiecznym, pierwszy i ostatni pojazd kolejowy powinien mieć czynny hamulec zespolony.
7. Wagony załadowane materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległości ochronne w taki sposób, aby zderzaki były naciśnięte.
8. Hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za wagonami z materiałami wybuchowymi powinny być wyłączone. Hamulce tych wagonów nie muszą być wyłączone, jeżeli wagony te są wyposażone w łożyska toczne, mają blachy ochronne, które nie są mocowane bezpośrednio do podłogi wagonu, mocny i bezpieczny dach, szczelne ściany i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.
9. Wagony-cysterny, wagony-baterie i wagony załadowane kontenerami-cysternami, cysternami przenośnymi, cysternami typu nadwozie wymienne lub MEGC do przewozu towarów niebezpiecznych klasy 2, powinny posiadać zestawy kołowe bezobręczowe (monoblokowe).
10. Jeżeli wagony z materiałami żrącymi lub trującymi, z gazami sprężonymi, skroplonymi albo rozpuszczonymi pod ciśnieniem są konwojowane, to wagon dla konwojenta powinien znajdować się przed wagonami z takim ładunkiem niebezpiecznym (patrząc w kierunku jazdy).

§ 15.
Technika wykonywania manewrów z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne

1. Kierującym manewrami wagonów z towarem niebezpiecznym jest wyznaczony pracownik przewoźnika, zwany dalej „kierownikiem manewrów”.
2. W celu zachowania szczególnej ostrożności, kierownik manewrów omawiając plan pracy manewrowej zobowiązany jest poinformować drużynę manewrową, maszynistę oraz pracownika posterunku nastawczego, w okręgu którego wykonywane będą manewry, o wykonywaniu manewrów wagonami z towarami niebezpiecznymi.
3. Przed rozpoczęciem manewrowania wagonami z towarami niebezpiecznymi drużyna manewrowa powinna sprawdzić czy:
   1) okna, pokrywy, zawory, spusty są szczelnie zamknięte;
   2) nie ma usypów, wycieków lub innego rozszczelnienia jednostki transportowej cargo.
4. W czasie prac manewrowych wagonów z materiałami i przedmiotami wybuchowymi należy stosować zasadę, aby każdy wagon lub kontener wielki, załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr 1, 1.5 lub 1.6 był oddzielony odległością ochronną od wagonów lub kontenerów wielkich oznaczonych dużymi nalepkami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2 lub pojazdów drogowych załadowanych na wagon, dla których dokument przewozowy wskazuje, że zawierają one sztuki przesyłek oznakowane nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2.

Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem ognia.

5. W wagonach z materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałem wybuchowym oraz w wagonach z materiałami zapalnymi, a także w ich pobliżu, nie wolno palić tytoniu, rozpalać ognia, ani też zbliżać się do nich z otwartym źródłem ognia.
6. Zabrania się staczania i odrzutu wagonów oznaczonych znakiem manewrowania nr 15.
   Wykonywanie manewrów z tymi wagonami powinno odbywać się sposobem odstawczym.
7. Zakaz staczania i odrzutu wagonów, o których mowa w ust. 6, nie dotyczy próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarze niebezpiecznym.
8. Wagony oznaczone znakiem manewrowania nr 13 mogą być odrzucane i staczane pod warunkiem, że odprzęg będzie hamowany dobrze działającym ręcznym hamulcem wagonowym, a jeżeli to jest niemożliwe dwoma płozami hamulcowymi lub sprawnym hamulcem torowym.
9. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną, tak aby ich zderzaki były naciśnięte.

§ 16.

Dozorowanie przesyłek towarów niebezpiecznych

1. Organizacja oraz pełna odpowiedzialność za powierzoną przesyłkę podczas przewozu koleją towarów niebezpiecznych spoczywa na przewoźniku kolejowym.

2. Przewoźnik kolejowy lub nadawca zapewnia na własny koszt dozór przesyłek, które tego wymagają.
3. Osoba dozorująca przesyłkę powinna przebywać w oddzielnym wagonie lub o ile warunki bezpieczeństwa na to zezwalają w wagonie wraz z przesyłką.
4. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu sieci osoba dozorująca powinna posiadać właściwe zezwolenie do przebywania na obszarze kolejowym Zarządcy infrastruktury kolejowej.

§ 17.

Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych, w tym TWR

1. Wagony z przesyłkami towarów niebezpiecznych, w tym z TWR, należy przewozić pociągami towarowymi w sposób gwarantujący jak najmniejszą liczbę postojów, prac manewrowych i najszybszy dowóz do stacji przeznaczenia.
2. W celu zminimalizowania możliwości kradzieży lub niewłaściwego użycia towarów niebezpiecznych, w tym TWR, pracownicy posterunków technicznych i pracownicy przewoźnika w zakresie swoich obowiązków zobowiązani są do zachowania wzmożonej czujności podczas jazd manewrowych, przejazdu lub postoju pociągu z tymi towarami.
3. Dla zapewnienia obiegu informacji i prowadzenia obserwacji pociągów z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR, należy zapewnić przekazywanie informacji pomiędzy przewoźnikiem i PLK SA.
4. Procedury postępowania z przesyłkami TWR, z uwzględnieniem

warunków miejscowych, zawarte są w Planach zapewnienia bezpieczeństwa sporządzonych zgodnie z postanowieniami działu 1.10 RID/Zał. 2 do SMGS.

5. Obserwacja wagonów z przesyłką towaru niebezpiecznego, w tym z TWR, polega na wzrokowej ocenie rejonu stacji, w której znajduje się przesyłka przez personel posterunku ruchu i pracowników przewoźnika, ze zwróceniem szczególnej uwagi, czy nie występują niepokojące zjawiska. Wszelkie zauważone nieprawidłowości w tym zakresie należy niezwłocznie zgłosić do właściwej terenowo jednostki SOK.
6. Dla wjazdu, wyjazdu, przejazdu i postoju pociągu z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR, należy wybrać tor wyznaczony w regulaminie technicznym posterunku ruchu.
7. W celu zminimalizowania czasu postoju wagonów z TWR należy stosować zasadę włączania ich do pociągów najwcześniej odjeżdżających ze stacji w danej relacji.
8. Przekazywanie informacji i obserwacja pociągu z przesyłką TWR:
   1) w procesie planowania dyspozytorskiego wyznaczony pracownik przewoźnika zobowiązany jest do wprowadzenia w SEPE poniższych informacji:
      a) liczbę wagonów dla poszczególnych numerów UN i numerów zagrożenia (jeżeli są wymagane),
      b) relację przesyłki z TWR w pociągu: od/do, tj. stację włączenia i stację wyłączenia wagonów dla poszczególnych numerów UN,
      c) Ekspozyturę włączenia przesyłki z TWR;

2) po wprowadzeniu powyższych danych przewoźnik w systemie SEPE zatwierdza przewóz TWR w pociągu;
3) w przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia procesu planowania w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji właściwej terenowo Ekspozytury o zamiarze włączenia do pociągu wagonów z TWR, podając informacje zgodnie z § 17 ust. 8 pkt 1 oraz przesyła sporządzony Wykaz pojazdów na adres e-mail (całodobowe stanowisko ds. planowania produkcji – zgodnie z zał. 4.3 do Regulaminu sieci), a proces planowania przejmuje właściwy dyspozytor ds. planowania produkcji (wprowadza w SEPE uzyskane od przewoźnika dane oraz dołącza Wykaz pojazdów przesłany przez przewoźnika);
4) po wprowadzeniu danych o przewozie TWR i ich zatwierdzeniu przez przewoźnika, system SEPE automatycznie generuje i przesyła informacje do służby dyżurnej Komendy Regionalnej SOK oraz jednostki terenowej SOK właściwych dla stacji włączenia do pociągu wagonów z TWR;
5) służba dyżurna Komendy Regionalnej SOK wpisuje dane z planowania dyspozytorskiego zawartego w SEPE do prowadzonej dokumentacji służbowej;
6) przed uruchomieniem pociągu z TWR, wyznaczony pracownik przewoźnika przekazuje do SEPE Wykaz pojazdów, a dyżurny ruchu weryfikuje, czy w EDR Wykaz pojazdów dla uruchamianego pociągu jest załączony i możliwy do odczytania;

7) w przypadku braku Wykazu pojazdów dla uruchamianego pociągu lub braku możliwości jego odczytania, dyżurny ruchu informuje o tym dyspozytora liniowego oraz maszynistę pojazdu kolejowego i nie wyprawia pociągu;
8) dyspozytor liniowy Ekspozytury obserwuje przejazd pociągu z TWR w systemie SEPE;
9) dyżurny ruchu obserwuje przejazd pociągu z TWR na podstawie informacji zawartej w systemie EDR oraz w trybie postanowień ust. 5;
10) informacja o jeździe pociągu z przesyłką TWR przekazywana jest pomiędzy dyżurnym ruchu a dyspozytorem liniowym za pomocą współpracujących ze sobą systemów EDR i SEPE;
11) w ramach zapowiadania pociągów dyżurni ruchu na trasie przejazdu przekazują sobie informacje, podając po numerze pociągu słowa: „TWR" i dokonują stosownych zapisów w rubryce „uwagi" prowadzonego dziennika ruchu;
12) o znajdowaniu się w składzie pociągu przesyłki TWR dyżurni ruchu informują również pracowników podległych posterunków technicznych oraz dróżników przejazdowych na trasie przejazdu, którzy odnotowują to w rubryce „uwagi" prowadzonej przez siebie dokumentacji, tj. książce przebiegów lub dzienniku pracy dróżnika przejazdowego;
13) na stacji, na której ma się odbyć przełączenie wagonu z TWR do innego pociągu lub zmiana numeru pociągu, należy przeprowadzić ponowny proces planowania.

9. W przypadku jazdy pociągu z TWR w odstępstwie od rozkładu jazdy i w razie nieplanowych postojów na stacjach pośrednich należy:

1) dążyć do zapewnienia pierwszeństwa przejazdu pociągu z TWR przed innymi pociągami towarowymi;
2) postoje ponad 60 minut na stacji pośredniej powinny być zgłaszane przez dyżurnych ruchu dyspozytorowi liniowemu oraz właściwej terytorialnie jednostce SOK z zaznaczeniem właściwej opcji w systemach SEPE i EDR. Dyspozytor liniowy po otrzymaniu powyższej informacji powiadamia dyspozytora ds. planowania produkcji, który w sposób udokumentowany „za numerem" powiadamia przewoźnika, natomiast prowadzący pojazd kolejowy powiadamia o tym fakcie swojego dyspozytora.

10. Przekazywanie informacji i obserwacja pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny niebędący TWR:
    1) przewoźnik wprowadza w SEPE poniższe informacje:
        a) liczbę wszystkich wagonów z TN,
        b) relację przesyłki z TN w pociągu: od/do, tj. pierwszą stację włączenia i stację wyłączenia ostatniego wagonu z TN,
        c) Ekspozyturę włączenia przesyłki z TN;
    2) po wprowadzeniu powyższych danych przewoźnik w systemie SEPE zatwierdza przewóz TN w pociągu;
    3) w przypadku braku technicznej możliwości wprowadzenia danych o przewozie towarów niebezpiecznych niebędących TWR w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji właściwej terenowo Ekspozytury o zamiarze włączenia do pociągu wagonów z TN, podając informacje zgodnie z § 17 ust. 10 pkt 1 oraz przesyła sporządzony Wykaz pojazdów na adres e-mail (całodobowe

stanowisko ds. planowania produkcji – zgodnie z zał. 4.3 do Regulaminu sieci), a proces wprowadzania danych przejmuje właściwy dyspozytor ds. planowania produkcji (wprowadza w SEPE uzyskane od przewoźnika dane oraz dołącza Wykaz pojazdów przesłany przez przewoźnika);

4) przed uruchomieniem pociągu z TN, wyznaczony pracownik przewoźnika przekazuje do SEPE Wykaz pojazdów, a dyżurny ruchu weryfikuje, czy w EDR Wykaz pojazdów dla uruchamianego pociągu jest załączony i możliwy do odczytania;
5) w przypadku braku Wykazu pojazdów dla uruchamianego pociągu lub braku możliwości jego odczytania, dyżurny ruchu informuje o tym dyspozytora liniowego oraz maszynistę pojazdu kolejowego i nie wyprawia pociągu;
6) w ramach zapowiadania pociągów dyżurni ruchu na trasie przejazdu przekazują sobie informacje, podając po numerze pociągu słowa: „z towarem niebezpiecznym” i dokonują stosownego zapisu w rubryce „uwagi” prowadzonego dziennika ruchu;
7) o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z TN, dyżurni ruchu informują również pracowników podległych posterunków technicznych oraz dróżników przejazdowych na trasie przejazdu, którzy odnotowują to w rubryce „uwagi” prowadzonej przez siebie dokumentacji tj. książce przebiegu lub dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.

11. Podczas jazdy pociągu, w którego składzie znajdują się TWR oraz TN, dyżurni ruchu na trasie przejazdu tego pociągu postępują zgodnie z ust. 8 pkt 11 i 12 oraz ust. 10 pkt 6 i 7.
12. Pracownicy posterunków, wyznaczeni w regulaminie technicznym posterunku ruchu, na drodze przejazdu pociągu zobowiązani są do obserwacji jego przejazdu. W przypadku stwierdzenia rozbieżności pomiędzy oznakowaniem przesyłki wskazującym na znajdowanie się w składzie pociągu towaru niebezpiecznego, a informacjami znajdującymi się w EDR:
    1) pracownik posterunku technicznego, który zauważył na wagonie przejeżdżającego pociągu oznaczenia wskazujące, że w składzie pociągu znajduje się towar niebezpieczny, o których nie otrzymał informacji od dyżurnego ruchu, fakt ten winien niezwłocznie zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu dokonując jednocześnie stosownego zapisu w prowadzonej dokumentacji;
    2) dyżurny ruchu po zauważeniu lub uzyskaniu informacji, że w składzie pociągu znajduje się towar niebezpieczny, a nie zostało to oznaczone w EDR, zaistniałą sytuację wstępnie wyjaśnia z maszynistą oraz powiadamia dyspozytora liniowego. Dyspozytor liniowy przekazuje uzyskaną informację dyspozytorowi ds. planowania produkcji;
    3) dyspozytor ds. planowania produkcji wyjaśnia z pracownikiem przewoźnika wskazaną rozbieżność odnotowując ten fakt w prowadzonej dokumentacji, a w przypadku potwierdzenia nieprawidłowości przekazuje uzyskaną informację do dyspozytora liniowego celem poinformowania dyżurnych ruchu, następnie

wprowadza stosowne zapisy w SEPE. Z uwagi na ewentualne zatrzymanie pociągu informacje należy przekazać bezzwłocznie;

4) do czasu wdrożenia prawidłowych procedur pociąg należy zatrzymać na najbliższej stacji, która umożliwia taki postój (na tor określony w regulaminie technicznym i wyznaczony przez dyspozytora liniowego w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu tej stacji). Dalszy przewóz uzależniony jest od realizacji postanowień wynikających § 17 z ust. 8 i 10 instrukcji i uwzględnia poniższe procedury:
   a) TWR podlega uzupełniającemu planowaniu dyspozytorskiemu zgodnie z § 17 ust. 8 pkt 1 z odnotowaniem w SEPE braku zgłoszenia oraz przekazaniu informacji za pomocą systemu SEPE do właściwej terenowo jednostki SOK, o której mowa w § 17 ust. 8 pkt 4. Przewoźnik zobowiązany jest do przekazania aktualnego Wykazu pojazdów,
   b) w przypadku TN, przewoźnik przekazuje do dyspozytora ds. planowania produkcji informacje zgodnie z § 17 ust. 10 pkt 1 oraz przekazuje aktualny Wykaz pojazdów, a dyspozytor wprowadza brakujące dane do SEPE wraz z odnotowaniem braku zgłoszenia i dołącza Wykaz pojazdów.

13. Informacje o stwierdzonych nieprawidłowościach i podjętych działaniach należy odnotować w prowadzonej dokumentacji oraz SEPE i EDR.
14. W przypadku awaryjnego wyłączenia wagonu przewożącego towar niebezpieczny, w tym TWR, należy w sposób udokumentowany powiadomić przewoźnika i dokonać stosownych zapisów w

prowadzonej dokumentacji oraz w SEPE i EDR. W przypadku wyłączenia wagonu z TWR dyżurny ruchu stacji wyłączenia powiadamia w sposób udokumentowany SOK, dyspozytora w IZ oraz dyspozytora liniowego. Dyspozytor w IZ wprowadza stosowne zapisy w dokumentacji i w SEPE (Księga Wydarzeń). Dyspozytor liniowy powiadamia dowodnie dyspozytora ds. planowania produkcji, który dokonuje stosownych zmian w SEPE. W przypadku awaryjnego wyłączenia wagonu przewożącego towar niebezpieczny, w tym TWR, przewoźnik zobowiązany jest dostarczyć aktualny Wykaz pojazdów.

§ 18.

Przewóz próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych cargo po towarach niebezpiecznych

1. Przewóz próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych cargo po towarach niebezpiecznych powinien być realizowany na takich samych warunkach, jak w stanie ładownym, tzn. jednostki te powinny być:
   1) zamknięte i szczelne;
   2) oznakowane dużymi nalepkami ostrzegawczymi i znakami, jak dla ostatnio przewożonego towaru;
   3) oznaczone tablicą pomarańczową z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru, jeżeli jest to wymagane.
2. Przewóz próżnych oczyszczonych jednostek transportowych cargo po towarach niebezpiecznych nie podlega przepisom RID/Zał. 2 do SMGS.

3. Przed przekazaniem do przewozu próżnych oczyszczonych jednostek transportowych cargo po towarach niebezpiecznych, przewoźnik zobowiązany jest upewnić się, że zostały usunięte lub zasłonięte wszelkie oznakowania wskazujące na możliwość przewozu towarów niebezpiecznych.

§ 19.

Przewozy kolejowo – drogowe

1. Towary niebezpieczne mogą być przewożone również w komunikacji kombinowanej kolejowo-drogowej, co oznacza przewóz pojazdów drogowych z towarami niebezpiecznymi na wagonach kolejowych.
2. Niedopuszczony jest przewóz naczep załadowanych następującymi towarami:
   1) materiały klasy 1 – UN 0074, 0113, 0114, 0129, 0130, 0135, 0224 i 0473;
   2) materiały klasy 4.1 – UN od 3231 do 3240, 3533, 3534;
   3) materiały polimeryzujące z klas 1 do 8, wymagające kontroli temperatury;
   4) materiały klasy 5.2 – UN od 3111 do 3120;
   5) materiały klasy 8 – UN 1829.
3. Pojazdy drogowe przeznaczone do przewozu w komunikacji kombinowanej kolejowo-drogowej, a także ich zawartość, powinny odpowiadać wymaganiom ADR.
4. Wagony użyte do przewozu w komunikacji kombinowanej kolejowo-drogowej powinny być oznakowane na obu ścianach bocznych dużymi nalepkami ostrzegawczymi, tablicami pomarańczowymi i innymi znakami wymaganymi zgodnie z ADR dla przewożonych

towarów niebezpiecznych, jeżeli te oznakowania założone na przewożonym pojeździe drogowym nie są widoczne z zewnątrz wagonu.

Na ścianie przedniej przyczepy przewożącej sztuki przesyłek odłączonej od jej jednostki ciągnącej wymagane jest założenie tablicy pomarańczowej takiej samej, jaka jest założona na ścianie tylnej lub odpowiednich dużych nalepek ostrzegawczych na obu ścianach bocznych przyczepy.

§ 20.

Postępowanie z przesyłką towarów niebezpiecznych na stacji przeznaczenia

1. Dyżurny ruchu na stacji przeznaczenia przyjmuje pociąg z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR na tor określony w regulaminie technicznym posterunku ruchu i informuje o powyższym pracowników wyznaczonych regulaminem technicznym posterunku ruchu.
2. Nie wolno przyjmować pociągów towarowych przewożących towary niebezpieczne, w tym z TWR, na tor częściowo zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości albo jest zakończony kozłem oporowym.
3. Po przybyciu przesyłki na stację przeznaczenia przewoźnik m.in. zobowiązany jest sprawdzić stan wagonów (przesyłki) w zakresie:
   1) zamknięcia lub ewentualnego rozszczelnienia;
   2) oplombowania;
   3) oznakowania tablicami pomarańczowymi, nalepkami ostrzegawczymi i innymi wymaganymi znakami.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości należy postępować zgodnie z odrębnymi przepisami.

4. Po przybyciu przesyłki na stację przeznaczenia, przewoźnik zobowiązany jest dążyć do jak najszybszego przekazania jej odbiorcy.

§ 21.

Czynności kontrolne i sprawdzające

1. Uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych powinni, stosownie do zakresu swoich obowiązków, bezzwłocznie udostępnić upoważnionym przedstawicielom władz właściwych wskazanych w § 4 oraz upoważnionym pracownikom PLK SA informacje potrzebne do przeprowadzenia kontroli.
2. PLK SA ma prawo do dokonywania przez swoich pracowników, w zakresie określonym w Regulaminie sieci, czynności sprawdzających, dotyczących pociągów, pojazdów kolejowych, jednostek transportowych cargo oraz pracowników przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami przewozu towarów niebezpiecznych.
3. Upoważnione przez PLK SA osoby mają prawo do sprawdzenia:
   1) stanu oznakowania taboru przewożącego towary niebezpieczne;
   2) ważności wymaganych badań jednostek transportowych cargo;
   3) stanu szczelności jednostek transportowych cargo oraz kompletności wymaganego wyposażenia;
   4) Wykazu pojazdów;

5) przeszkolenia pracowników PLK SA wykonujących czynności związane bezpośrednio z przewozem koleją towarów niebezpiecznych;
6) dokumentacji prowadzonej przez pracowników PLK SA związanej z przewozem koleją towarów niebezpiecznych;
7) prawidłowości informacji przekazanej do PLK SA o zestawieniu składu pociągu na stacji nadania i przełączania oraz zgodności danych z Wykazu pojazdów ze stanem faktycznym oznakowania jednostek transportowych cargo.

4. Z przeprowadzonych czynności sprawdzający sporządza notatkę w dwóch egzemplarzach, z których jeden egzemplarz przekazuje zainteresowanej jednostce organizacyjnej.
5. Kontrole i sprawdzenia powinny być przeprowadzone bez narażenia osób, majątku i środowiska, a także bez zakłócania ruchu kolejowego.

§ 22.

Postanowienia uzupełniające

1. Pracownik uczestnika przewozu towaru niebezpiecznego po zauważeniu nieprawidłowości mogących świadczyć o próbach kradzieży i innych zagrożeniach lub otrzymaniu informacji o tych nieprawidłowościach, powinien powiadomić dostępnymi środkami łączności dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu lub jednostkę SOK w celu podjęcia skutecznej interwencji.
2. W przypadku realizacji przejazdu pociągów z towarami niebezpiecznymi, w tym z TWR, gdy na torze sąsiednim prowadzone jest szlifowanie szyn specjalistycznymi pojazdami kolejowymi,

przejazd pociągu może nastąpić dopiero po wstrzymaniu lub zakończeniu szlifowania szyn.

Rozdział 4.

Postępowanie w przypadku awarii lub wydarzenia

§ 23.

Wewnętrzne plany awaryjne dla stacji rozrządowych

1. Dla stacji rozrządowych uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych Zakłady Linii Kolejowych sporządzają wewnętrzne plany awaryjne, których celem jest:
   1) skoordynowanie współpracy w razie zaistnienia wydarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych;
   2) zminimalizowanie konsekwencji dla życia ludzkiego lub środowiska po zaistnieniu wydarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych.
2. Wewnętrzne plany awaryjne, o których mowa w ust. 1 należy sporządzić zgodnie z zasadami określonymi w wytycznych IRS 20201 (Przewóz towarów niebezpiecznych – Kolejowe stacje rozrządowe – Poradnik dla wykonania planów awaryjnych).
3. Plany awaryjne należy sporządzić w 3 egzemplarzach, które powinien posiadać:
   1) dyżurny ruchu wyznaczonej nastawni dysponującej stacji rozrządowej;
   2) naczelnik właściwej sekcji eksploatacji PLK SA;
   3) Doradca właściwego Zakładu Linii Kolejowych.

   Dla potrzeb innych nastawni dysponujących stacji rozrządowych sporządza się odpowiednie wyciągi z planów awaryjnych.

4. Plany awaryjne należy utrzymywać w stanie aktualnym. Proces aktualizacji powinien uwzględniać wszystkie zmiany, które nastąpiły w obszarze działalności objętej tym planem – dotyczy to w szczególności zmian w infrastrukturze kolejowej i organizacji przewozów. Aktualizację oraz praktyczne sprawdzenie planu awaryjnego należy dokonywać zgodnie z wytycznymi IRS 20201, jednak nie rzadziej niż co 3 lata.

§ 24.

Alarmowanie i powiadamianie o wydarzeniu

1. Pracownik kolejowy, który zauważy, że może dojść do wydarzenia stwarzającego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, życia lub zdrowia ludzi, mienia oraz środowiska, powinien zastosować wszelkie dostępne środki, aby zapobiec temu wydarzeniu lub ograniczyć jego skutki.
2. W razie zaistnienia wydarzenia z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, każdy pracownik, o którym mowa w ust. 1, powinien w miarę potrzeby i w miarę własnych możliwości:
   1) zaalarmować osoby znajdujące się w strefie zagrożenia;
   2) udzielić niezbędnej pomocy osobom poszkodowanym;
   3) zabezpieczyć miejsce wydarzenia;
   4) niezwłocznie powiadomić o wypadku dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu oraz właściwe służby ratownicze.
3. Dyżurny ruchu po otrzymaniu informacji o wydarzeniu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny alarmuje służby ratownicze, w razie konieczności wstrzymuje ruch w rejonie wydarzenia oraz powiadamia zainteresowanych dyspozytorów, przełożonych i inne podmioty

zgodnie z procedurami przyjętymi do stosowania w jego jednostce organizacyjnej.

4. Podczas alarmowania i powiadamiania, przy zachowaniu bezpieczeństwa, należy przekazywać możliwie jak najwięcej informacji dotyczących wydarzenia, między innymi należy podać:
   1) miejsce wydarzenia (rejon stacji, kilometraż szlaku, nr toru);
   2) rodzaj i ilość wagonów oraz umiejscowienie w składzie pociągu;
   3) rodzaj uszkodzeń, objawy i rozmiary wydarzenia (wyciek, ulatnianie się lub wysypywanie towaru niebezpiecznego, pożar lub wybuch, wyciek kropelkowy lub strumieniowy);
   4) numery UN i zagrożenia, nalepki ostrzegawcze i inne znaki, na podstawie oznakowania wagonu lub z Wykazu pojazdów;
   5) czy są osoby poszkodowane i czy występuje zagrożenie życia ludzi lub środowiska.
5. W przypadku zaistnienia wydarzenia podczas jazdy pociągu, maszynista w porozumieniu z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku ruchu, powinien zatrzymać pociąg w miejscu umożliwiającym prowadzenie działań ratowniczych. W razie stwierdzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia, maszynista powinien bezzwłocznie zatrzymać i unieruchomić/ zabezpieczyć pociąg, a następnie oddalić się ze strefy zagrożenia, w kierunku przeciwnym lub bocznym do rozprzestrzeniającej się strefy zagrożenia i o ile jest to możliwe z dokumentami przewozowymi i innymi dokumentami związanymi z tym przewozem.

§ 25.

Prowadzenie działań ratowniczych

1. Działania ratownicze na miejscu wydarzenia prowadzą jednostki ochrony przeciwpożarowej, którym mogą udzielać pomocy zespoły kolejowego ratownictwa technicznego.
2. Do pomocy w działaniach ratowniczych mogą być dysponowane pociągi sieciowe lub inne.
3. Do czasu przybycia jednostki ochrony przeciwpożarowej, kierownik jednostki/komórki organizacyjnej PLK SA lub osoba przez niego upoważniona, na terenie której zaistniało wydarzenie, zabezpiecza miejsce wydarzenia, zgodnie z „Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8” oraz współpracuje z dyspozytorem właściwej jednostki organizacyjnej w celu umożliwienia sprawnego dojazdu jednostek ratowniczych.
4. Kierującym działaniami ratowniczymi jest pierwszy przybyły na miejsce wydarzenia dowódca jednostki ochrony przeciwpożarowej, do czasu przybycia osoby posiadającej uprawnienia do przejęcia kierowania. Obowiązki kierującego oraz zasady przejmowania i przekazywania kierowania działaniami ratowniczymi określają przepisy ministra właściwego ds. wewnętrznych. Kierujący działaniami ratowniczymi decyduje o miejscu i sposobie przeprowadzenia tych działań.
5. Pracownicy PLK SA oraz przewoźników kolejowych zobowiązani są do udzielania wszelkich informacji i niezbędnej pomocy przy

prowadzeniu działań ratowniczych i usuwaniu skutków zdarzeń z towarami niebezpiecznymi.

6. W przypadku zaistnienia wydarzenia w trakcie przewozu towaru niebezpiecznego, w tym TWR, należy udostępnić z SEPE/EDR właściwy Wykaz pojazdów służbom ratowniczym za pośrednictwem osoby upoważnionej przez kierownika właściwej jednostki/komórki organizacyjnej, na terenie której zaistniało wydarzenie.
7. W uzgodnieniu z kierującym działaniami ratowniczymi, jednostkę transportową cargo, z której wydostał się lub wydostaje towar niebezpieczny, w miarę możliwości należy przestawić na tor, o którym mowa w § 8, lub na inny tor umożliwiający sprawne przeprowadzenie dalszej akcji ratowniczej.

§ 26.

Badanie okoliczności i przyczyn wydarzenia

1. Postępowanie w sprawach wydarzeń z przesyłkami zawierającymi towary niebezpieczne prowadzi komisja kolejowa powołana i pracująca według zasad określonych w „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”.
2. W pracach ww. komisji udział biorą Doradca z właściwego terenowo ze względu na miejsce wydarzenia Zakładu Linii Kolejowych oraz wyznaczeni pracownicy przewoźnika.

§ 27.

Kryteria sporządzania raportu ze zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych

1. W przypadku, gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało jego uwolnienie lub jeżeli wystąpiło ryzyko nieuchronnej utraty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska lub jeżeli nastąpiła interwencja władz, to Doradca właściwego terenowo Zakładu Linii Kolejowych sporządza Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych. Szczegółowe kryteria dla sporządzenia Raportu określono w 1.8.5.3 RID/Zał. 2 do SMGS.
2. Wzór Raportu określono w 1.8.5.4 RID/Zał. 2 do SMGS.
3. Raport o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych należy sporządzić i przekazać Prezesowi UTK przed upływem 14 dni od dnia wystąpienia zdarzenia.

§ 28.

Zanieczyszczenie środowiska

1. W przypadku, gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało zanieczyszczenie środowiska lub bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku, zastosowanie mają odpowiednie przepisy ustawy Prawo ochrony środowiska oraz ustawy o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej nie jest podmiotem korzystającym ze środowiska prowadzącym działalność stwarzającą ryzyko wystąpienia szkody w środowisku związanej z transportem towarów niebezpiecznych.

3. Zarządca infrastruktury kolejowej nie jest posiadaczem oraz wytwórcą odpadów związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.

Rozdział 5.

Szkolenie i obowiązki Doradcy

§ 29.

Szkolenie w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych

1. Pracowników PLK SA (grupa zawodowa 3. zgodnie z 1.3.2.2.1 RID/Zał. 2 do SMGS), których obowiązki będą dotyczyły przewozu towarów niebezpiecznych w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i zakresu obowiązków - zgodnie z działem 1.3 RID/Zał. 2 do SMGS uwzględniając elementy zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie TWR - zgodnie z działem 1.10 RID/Zał. 2 do SMGS, szkoli Doradca.
2. Uczestnik szkolenia powinien zostać zapoznany z:
   1) treścią właściwych przepisów i instrukcji;
   2) klasyfikacją towarów niebezpiecznych i z zagrożeniami wynikającymi z właściwości poszczególnych klas;
   3) oznakowaniem przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
   4) przezwyciężaniem sytuacji krytycznych;
   5) treścią wewnętrznych planów awaryjnych dla stacji rozrządowych przy przewozie towarów niebezpiecznych;
   6) treścią zawartą w Planach zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie TWR;
   7) procedurami informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.

3. Podstawą do przeprowadzenia szkolenia jest program szkolenia opracowany przez komórkę organizacyjną Centrali Spółki właściwą ds. przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
4. Dokumentacja szkolenia powinna być przez pracodawcę przechowywana i udostępniana na żądanie pracownika lub władzy właściwej oraz przechowywana przez czas określony przez władzę właściwą.
5. Szkolenie okresowe (pouczenia okresowe), uwzględniające zmiany w przepisach dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych oraz zagadnienia dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa tych przewozów określone w 1.10 RID/Zał. 2 do SMGS, dla pracowników o których mowa w ust. 1, powinien przeprowadzać Doradca lub osoba posiadająca wiedzę i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia.
6. Dodatkowemu przeszkoleniu, w przypadku zmian w przepisach dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych podlegają również pracownicy pośrednio związani z przewozem towarów niebezpiecznych pełniący nadzór nad pracownikami grupy zawodowej 3 zgodnie z 1.3.2.2.1 RID/Zał. 2 do SMGS, tj. kontrolerzy, instruktorzy, naczelnicy i ich zastępcy oraz zawiadowcy.

§ 30.

Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

1. W celu zapewnienia prawidłowego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, w oparciu o Ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych oraz

RID/Zał. 2 do SMGS, w Centrali i właściwych jednostkach organizacyjnych PLK SA oraz u innych podmiotów uczestniczących w przewozie koleją towarów niebezpiecznych lub wykonujących związane z tym przewozem czynności nadzoru lub konwojowania, należy wyznaczyć Doradcę.

2. Doradcą może być osoba posiadająca aktualne świadectwo wydane przez władzę właściwą.
3. Kierownik jednostki organizacyjnej, w której wyznaczono Doradcę, jest zobowiązany do zapewnienia środków i warunków niezbędnych do sprawnego wykonywania jego zadań.
4. Doradca jest uprawniony do:
   1) wstępu na teren oraz dostępu do obiektów i urządzeń związanych z procesem przewozu, załadunku, pakowania, napełniania, rozładunku lub przeładunku znajdujących się na terenie nadzorowanej jednostki organizacyjnej lub jednostek organizacyjnych;
   2) kontroli czynności i procedur zapewniających bezpieczny przewóz koleją towarów niebezpiecznych;
   3) wglądu do prowadzonej przez jednostki organizacyjne dokumentacji związanej z bezpieczeństwem przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
5. Nadzór merytoryczny nad działalnością Doradców Zarządcy infrastruktury kolejowej sprawuje komórka organizacyjna w Centrali PLK SA właściwa ds. przewozu towarów niebezpiecznych.

6. Doradca sporządza roczne sprawozdanie z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz z czynności z nim związanych.
7. Sprawozdanie roczne należy sporządzić na druku wg wzoru określonego przez ministra właściwego ds. transportu.
8. Doradcy wyznaczeni w jednostkach organizacyjnych Spółki, przesyłają roczne sprawozdania do właściwej komórki organizacyjnej Centrali Spółki, w której sporządzane jest sprawozdanie zbiorcze.
9. Uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych, przesyła jeden egzemplarz rocznego sprawozdania zbiorczego do Prezesa UTK w terminie do 28 lutego każdego roku kalendarzowego następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie, a drugi egzemplarz przechowuje przez okres 5 lat.
10. W przypadku, gdy uczestnik przewozu koleją towarów niebezpiecznych wyznaczył do wykonywania zadań więcej niż jednego Doradcę, roczne sprawozdanie sporządza Doradca wskazany przez kierującego jednostką organizacyjną.
11. Głównym zadaniem Doradcy jest, przy zachowaniu odpowiedzialności kierującego jednostką organizacyjną, dążenie poprzez zastosowanie wszystkich odpowiednich środków i działań, do prowadzenia działalności zgodnie z obowiązującymi przepisami, w możliwie najbezpieczniejszy sposób.
    Obowiązki Doradcy są określone w Ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych oraz w 1.8.3.3 RID/Zał. 2 do SMGS.
12. Zakres zadań i obowiązków Doradcy obejmuje w szczególności:

1) nadzór nad przestrzeganiem przepisów regulujących przewóz towarów niebezpiecznych;
2) nadzór nad przestrzeganiem procedur służących zachowaniu zgodności z przepisami dotyczącymi identyfikacji przewożonych towarów niebezpiecznych;
3) nadzór nad przestrzeganiem procedur służących sprawdzeniu wyposażenia używanego do transportu, załadunku i rozładunku towarów niebezpiecznych;
4) nadzór nad prawidłowością szkolenia pracowników przedsiębiorstwa włącznie ze zmianami do przepisów oraz postępowania z dokumentacją szkoleniową;
5) wprowadzanie prawidłowych procedur ratowniczych w zakresie wypadków i wydarzeń, które mogą zagrażać bezpieczeństwu podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
6) udział w prowadzonych dochodzeniach oraz, o ile jest to wymagane, sporządzanie raportów na temat poważnych wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
7) wprowadzanie odpowiednich środków w celu przeciwdziałania powtarzaniu się wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów;
8) przeprowadzanie kontroli – czy pracownicy związani z przewozem, załadunkiem lub rozładunkiem towarów niebezpiecznych zapoznali się ze szczegółowymi procedurami postępowania i instrukcjami;

9) wprowadzanie procedur kontrolnych służących sprawdzeniu – czy środek transportu zaopatrzony jest w wymagane dokumenty i sprzęt awaryjny oraz czy takie dokumenty i sprzęt odpowiadają przepisom;
10) wprowadzanie procedur kontrolnych służących sprawdzeniu przestrzegania wymagań dotyczących załadunku i rozładunku;
11) opracowanie, utrzymanie w stanie aktualnym i wprowadzanie Planów zapewnienia bezpieczeństwa zgodnie z 1.10.3.2. RID/Zał. 2 do SMGS.

Zmiany i uzupełnienia

Lp. zmiany	Przepis wewnętrzny, którym zmiana została wprowadzona (rodzaj, nazwa i tytuł)	Jednostki redakcyjne w obrębie których wprowadzono zmiany	Data wejścia zmiany w życie	Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym zmiana została opublikowana (Nr/poz./rok)