



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Instrukcja
o postępowaniu przy przewozie koleją
towarów niebezpiecznych
Ir-16**

Warszawa, 2021

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U.2020.1043 z dnia 2020.06.15, z późn. zm.) 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	4
§ 1. Przeznaczenie i zakres zastosowania instrukcji.....	4
§ 2. Definicje i używane skróty.....	4
§ 3. Przepisy dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....	6
§ 4. Władze właściwe w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.....	7
§ 5. Określenie i klasyfikacja towarów niebezpiecznych.....	7
§ 6. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR).....	9
§ 7. Odpady niebezpieczne.....	12
§ 8. Warunki techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne.....	12
Rozdział 2. Postępowanie przy przyjęciu do przewozu towarów niebezpiecznych	13
§ 9. Zasady znakowania jednostek transportowych tablicami pomarańczowymi i pasami wyróżniającymi.....	13
§ 10. Nalepki ostrzegawcze i inne oznakowania.....	17
§ 11. Zasady pakowania i ładowania towarów niebezpiecznych razem.....	23
§ 12. Zasady wypełniania i przekazywania dokumentów związanych z przewozem towarów niebezpiecznych oraz postępowanie po ich otrzymaniu	24
§ 13. Obowiązki przewoźnika kolejowego przy przyjęciu przesyłki z towarem niebezpiecznym.....	25
Rozdział 3. Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych	26
§ 14. Zasady zestawiania pociągów z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne.....	26
§ 15. Technika wykonywania manewrów z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne.....	27
§ 16. Dozorowanie przesyłek towarów niebezpiecznych.....	28
§ 17. Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych, w tym TWR... ..	29
§ 18. Przewóz próżnych, nieoczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych.....	33
§ 19. Przewozy kolejowo-drogowe.....	33
§ 20. Postępowanie z przesyłką towarów niebezpiecznych na stacji przeznaczenia.....	34
§ 21. Czynności kontrolne i sprawdzające.....	34
§ 22. Postanowienia uzupełniające.....	35
Rozdział 4. Postępowanie w przypadku awarii lub wydarzenia	35
§ 23. Wewnętrzne plany awaryjne dla stacji rozrządowych.....	35
§ 24. Alarmowanie i powiadamianie o wydarzeniu.....	36
§ 25. Prowadzenie działań ratowniczych.....	37
§ 26. Badanie okoliczności i przyczyn wydarzenia	38
§ 27. Kryteria sporządzania raportu ze zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych.....	38
Rozdział 5. Szkolenie i obowiązki doradcy	38
§ 28. Szkolenie w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.....	38
§ 29. Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych	39
Zmiany i uzupełnienia	42
Załącznik: Schemat przepływu informacji w procesie przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR)	43

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 ludzi i 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 włącznie z umowami specjalnymi.
2. **Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym** – jednostka organizacyjna PKP PLK S.A.
3. **Doradca** – doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
4. **Ekspozytura** – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym, komórka organizacyjna w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
5. **Jednostka transportowa** – pojazd drogowy, wagon, kontener, kontener–cysterna, cysterna przenośna, wieloelementowy kontener do gazu (MEGC).
6. **Numer UN** – międzynarodowy czterocyfrowy numer towaru niebezpiecznego.
7. **Numer zagrożenia** – jest to numer określający rodzaj i nasilenie zagrożenia towaru niebezpiecznego wskazany w 5.3.2.3.2 RID.
8. **Odległość ochronna** – odległość 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 dwuosiove lub jeden wagon cztero – lub więcej osiowy.

9. **Przewóz towarów niebezpiecznych** – przemieszczanie towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem postojów koniecznych z punktu widzenia warunków transportu oraz z uwzględnieniem okresów wynikających z warunków ruchu, w których towary niebezpieczne znajdują się w jednostce transportowej przed, podczas i po przemieszczeniu.
10. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.
11. **PKP PLK S.A.** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
12. **Plan zapewnienia bezpieczeństwa** – plan zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka.
13. **Regulamin sieci** – określa zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy.
14. **RID** – Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.
15. **SOK** – Straż Ochrony Kolei, jednostka organizacyjna PKP PLK S.A.
16. **SEPE** – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej.
17. **EDR** – Elektroniczny Dziennik Ruchu.
18. **Tor do awaryjnego odstawiania** – tor wyznaczony w regulaminie technicznym posterunku ruchu przeznaczony do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne.
19. **Towary niebezpieczne** – materiały i przedmioty, których przewóz transportem kolejowym jest zabroniony, albo dopuszczony na ściśle określonych warunkach, zawartych w przepisach RID/Zał. 2 do SMGS.
20. **TWR** – towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10 RID/Zał.2 do SMGS.
21. **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.
22. **UTK** – Urząd Transportu Kolejowego.
23. **Zał. 2 do SMGS** – „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” Załącznik 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).
24. **Zarządca infrastruktury kolejowej** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową.
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.

§ 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.2020.8 t.j. z dnia 2020.01.03 z późniejszymi zmianami);
2. Ustawa z dnia 29 listopada 2000 r. Prawo atomowe (Dz.U.2021.623 t.j. z dnia 2021.04.06 z późniejszymi zmianami);
3. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz.U.2021.272 t.j. z dnia 2021.02.11 z późniejszymi zmianami);
4. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U.2020.1219 t.j. z dnia 2020.07.09 z późniejszymi zmianami);
5. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U.2021.779 t.j. z dnia 2021.04.27 z późniejszymi zmianami);
6. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2020.1043 t.j. z dnia 2020.06.15 z późniejszymi zmianami);
7. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U.2021.756 t.j. z dnia 2021.04.23 z późniejszymi zmianami);
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U.2015.360 t.j. z dnia 2015.03.16 z późniejszymi zmianami);
9. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz.U.2007.9.63 z dnia 2007.01.19);
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U.2016.369 z dnia 2016.03.18);
11. Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) - będący Załącznikiem C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF);
12. „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” Załącznik 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);
13. Ir-1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów;
14. Ir-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym;
15. Ir-9 Instrukcja o technice wykonywania manewrów;
16. Ir-13 Instrukcja dla dyspozytora zarządcy infrastruktury kolejowej;
17. Ir-15 Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym;
18. Ir-3 Instrukcja o sporządzaniu regulaminów technicznych.

§ 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 kolejną towarów niebezpiecznych władzą właściwą jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.
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 do spraw 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 przystosowanych do przewozu zestawu wiązek butli, kontenerów-cystern, wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC), naczyń ciśnieniowych do przewozu gazów klasy 2, badań okresowych dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL) oraz w sprawach świadectw doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych 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 śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.
2. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu z materiałem do właściwej klasy oraz grupy pakowania. Klasę towaru określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, 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	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/Załącznik 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, pod które mogą być zakwalifikowane materiały, mieszaniny, roztwory lub przedmioty, posiadające niebezpieczne właściwości odpowiadające określonej klasie, kodowi klasyfikacyjnemu i grupie pakowania, i nie są wymienione z nazwy w dziale 3.2 tabela A RID/Załącznik 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 winny 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 materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym grupy zgodności C	a)	a)	0

1.4	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym 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 materiałem wybuchowym	0	a)	0
1.6	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	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), za 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 za 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 jednostek transportowych.

- 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 powiadamiania o wydarzeniach związanych z bezpieczeństwem przewozu tych towarów powinny być zawarte w opracowanych „Planach zapewnienia bezpieczeństwa”.
 5. W PKP PLK S.A. 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. Praktyczne sprawdzenie realizacji postanowień zawartych w planie zapewnienia bezpieczeństwa należy dokonywać zgodnie z przyjętymi procedurami, jednak nie rzadziej niż co 2 lata.

§ 7.

Odpady niebezpieczne

1. Odpady niebezpieczne oznaczają odpady wykazujące co najmniej jedną spośród właściwości niebezpiecznych. Właściwości powodujące, że odpady są odpadami niebezpiecznymi określa załącznik nr 3 do ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.
2. Zgodnie z ustawą o odpadach, transport odpadów niebezpiecznych odbywa się z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie towarów niebezpiecznych, co jest równoznaczne ze stosowaniem w tych przypadkach przepisów RID/Zał. 2 do SMGS.

§ 8.

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

1. Na wyznaczonych stacjach uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych, na których można spełnić warunki określone w ust. 3 pkt 2, należy wyznaczyć i wskazać w regulaminie technicznym posterunku ruchu tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne. Na stacjach granicznych z torami normalnymi (1435 mm) i szerokimi (1520 mm) należy wyznaczyć tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów dla każdej szerokości toru.
2. Tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne powinien spełniać następujące warunki techniczne:
 - 1) minimum 60 m długości użytecznej;
 - 2) wymagane parametry nawierzchni kolejowej określone w przepisach 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. z 1998 r. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.);
 - 3) posiadać izolację zabezpieczającą przed prądami błędzącymi zgodną z wymaganiami określonymi w Polskich Normach dotyczących izolacji zabezpieczającej przed prądami błędzącymi wywołanymi przez trakcję elektryczną prądu stałego;
 - 4) nie może znajdować się pod siecią trakcyjną.
3. Na torze tym należy wyznaczyć stanowisko postojowe do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne, które powinno spełniać następujące warunki:
 - 1) mieć co najmniej 35 m długości;
 - 2) być zlokalizowane w odległości nie mniejszej niż:
 - a) 50 m od obiektów użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych,
 - b) 30 m od obiektów budowlanych innych niż określone lit. a,
 - c) 25 m od osi toru głównego zasadniczego lub szlakowego,

- d) 15 m od osi najbliższego toru z siecią trakcyjną,
 - e) 10 m od rowów, studzienek i urządzeń melioracyjnych;
- 3) być wyposażone w instalację odgromową i uziemiającą zgodną z wymaganiami określonymi w Polskich Normach określających wymagania dla instalacji odgromowych i uziemiających;
 - 4) posiadać zainstalowany wiatrowskaz;
 - 5) być oznakowane tablicą informującą o położeniu stanowiska postojowego oraz znakami informującymi o zagrożeniu pożarem i usytuowaniu hydrantu zgodnymi z Polskimi Normami dotyczącymi znaków bezpieczeństwa;
 - 6) posiadać czynny hydrant o wydajności co najmniej 10 dm³/s;
 - 7) mieć zapewniony dostęp do utwardzonego dojazdu umożliwiającego przejazd lub zawrócenie pojazdu;
 - 8) posiadać uszczelnioną nawierzchnię zabezpieczającą przed przenikaniem towarów niebezpiecznych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych;
 - 9) być usytuowane poza zagłębieniami terenu;
 - 10) być wyposażone w pałatkę geomembranową o wymiarach nie mniejszych niż 6 x 4 m wraz z linkami, zaopatrzoną w zaoczkowane otwory do podwieszania pod wagon, z miejscem zdeponowania na posterunku technicznym obsługującym ten tor.

Rozdział 2.

Postępowanie przy przyjęciu do przewozu towarów niebezpiecznych

§ 9.

Zasady znakowania jednostek transportowych tablicami pomarańczowymi i pasami wyróżniającymi

1. Na każdej ścianie bocznej:
 - 1) wagonów–cystern;
 - 2) wagonów–baterii;
 - 3) wagonów z cysternami odejmowalnymi;
 - 4) wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC);
 - 5) cystern przenośnych;
 - 6) kontenerów–cystern;
 - 7) wagonów do przewozu towaru luzem;
 - 8) kontenerów małych lub wielkich do przewozu towaru 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 musi być umieszczona tablica pomarańczowa.

Tablice pomarańczowe powinny być założone także na każdej ścianie bocznej jednostek ładunkowych cargo (CTU), w których wbudowane są baterie litowe (UN 3536).

Tablica taka może być umieszczona także na wagonie, który zawiera sztuki przesyłki z tym samym towarem, stanowiące ładunek całowagonowy.

2. Obowiązek umieszczenia tablicy pomarańczowej dotyczy również przewozu próżnych nieoczyszczonych, nieodkaszonych oraz nieodgazowanych jednostek transportowych po materiałach 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.

Numery zagrożenia i 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 pewnej cyfry wskazuje na nasilenie odpowiedniego 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.

Występuje jednak część numerów zagrożenia wymienionych w 5.3.2.3.2 RID, które posiadają specjalne znaczenie, np.:

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 – nadtlenuk 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 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 kolei 1435 mm (5.3.5 RID).

Wagony – cysterny przeznaczone dla przewozu gazów skroplonych, skroplonych schłodzonych lub rozpuszczonych, oznacza się nieodblaskowym pasem barwy pomarańczowej szerokości około 30 cm, który otacza zbiornik na wysokości osi podłużnej zbiornika.

Jeśli w cysternie przewożony jest materiał niebezpieczny, dla którego nie jest wymagane oznaczenie cysterny pasem pomarańczowym, pas ten w czasie przewozu powinien być całkowicie zakryty.

2) Wagony kolei 1520mm (5.3.5.1 i 5.3.5.2 Zał. 2 do SMGS)

Wagony - cysterny oznacza się wzdłuż części cylindrycznej zbiornika na wysokości jego osi podłużnej, pasami o szerokości i o barwie zgodnie z poniższą tablicą:

UN	Nazwa towaru		Barwa pasa
	przewozowa	techniczna	
Szerokość pasa 30 cm			
1005	AMONIAK BEZWODNY	-	 żółta
1017	CHLOR	-	 ciemno-zielona
	gazy zapalne z kodem klasyfikacyjnym 2F, 3F i 4F	-	 czerwona
Szerokość pasa 50 cm			
1079	DITLENEK SIARKI	bezwodnik siarkawy	 czarna
1092	AKROLEINA STABILIZOWANA	-	
1230	METANOL	-	
1131	DISIARCZEK WĘGLA	-	 pomarańczowa
1162	DIMETYLODICHLOROSILAN	-	
1250	METYLOTRICHLOROSILAN	-	
1649	MIESZANINA PRZECIWSTRUKOWA DO PALIW SILNIKOWYCH	płyn etylowy	 zielona
1325	MATERIAŁ STAŁY ZAPALNY ORGANICZNY, I.N.O.	kaprolaktam	 czerwona
1381	FOSFOR ŻÓŁTY	-	
2304	NAFTALEN STOPIONY	-	
2448	SIARKA STOPIONA	-	

3082	MATERIAŁ ZAGRAŻAJĄCY ŚRODOWISKU CIEKŁY, I.N.O.	paraantracen		ciemno niebieska
	Kwasy nieorganiczne ciekłe, mające kody klasyfikacyjne: C1, C3, CF1, CW1, CO1, CT1	-		żółta

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

Uwaga: zgodnie z 1.6.3.53 Zał. 2 do SMGS pasy wyróżniające o szerokości 50 cm dla wagonów-cystern kolei 1520 mm mogą być stosowane do 1 lipca 2023 r.

§ 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 ścianach bocznych:
 - 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 ścianach bocznych i obu ścianach czołowych:
 - 1) wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC);
 - 2) cystern przenośnych;
 - 3) kontenerów-cystern;
 - 4) kontenerów wielkich;
 - 5) kontenerach do przewozu luzem;

oraz na obu przeciwległych stronach kontenera do przewozu luzem elastycznego.
4. Nalepki powinny być odporne na oddziaływanie warunków atmosferycznych bez znaczącej utraty swojej jakości. Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione oznakowania odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.
5. Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu.
6. Wymiary nalepek:
 - 1) dla opakowań nalepka ostrzegawcza – romb o boku minimum 100 mm;

- 2) dla wagonów i kontenerów duża nalepka ostrzegawcza – romb o boku minimum 250 mm (nalepki ostrzegawcze przeznaczone na wagony mogą być zmniejszone do wymiaru boków 150 x 150 mm).
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):

Zagrożenie klasy 1

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym



(Nr 1)

Podklasy
1.1, 1.2 i 1.3



(Nr 1.4)

Podklasa 1.4



(Nr 1.5)

Podklasa 1.5



(Nr 1.6)

Podklasa 1.6

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

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

Zagrożenie klasy 2

Gazy



(Nr 2.1)

Gazy 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



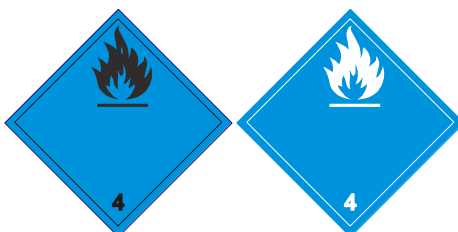
(Nr 4.1)

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)

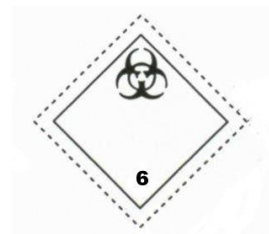


Zagrożenie klasy 6.1
Materiały trujące



(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



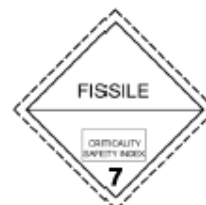
(Nr 7C)

kategoria III- ŻÓŁTA



(Nr 7D)

Materiały promieniotwórcze
(tylko duża nalepka)



(Nr 7E)

Materiały rozszczepialne klasy 7

Zagrożenie klasy 8
Materiały żrące



(Nr 8)

Zagrożenie klasy 9
Różne materiały i przedmioty
niebezpieczne



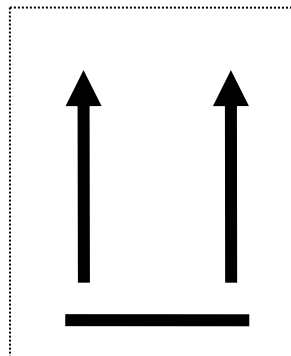
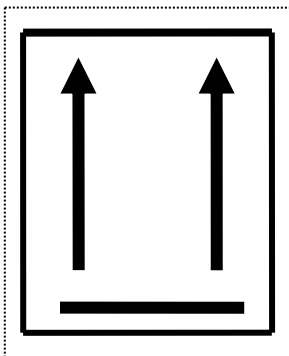
(Nr 9)



(Nr 9A)

9. Strzałki kierunkowe.

Opakowania kombinowane z opakowaniami wewnętrznymi zawierającymi materiały ciekłe, opakowania pojedyncze wyposażone w urządzenia odpowietrzające, naczynia kriogeniczne do przewozu gazów schłodzonych skroplonych i maszyny 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.



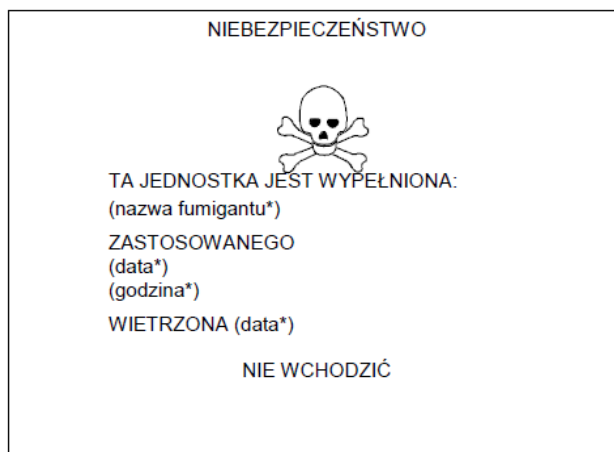
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze.



11. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.



12. Znak ostrzegawczy fumigacji.



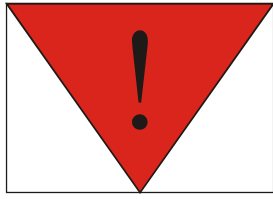
13. Znak dla materiałów używanych podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania.



14. Znak dla baterii litowych.

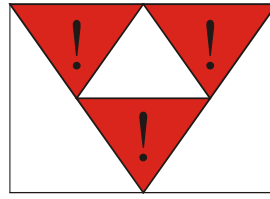


15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

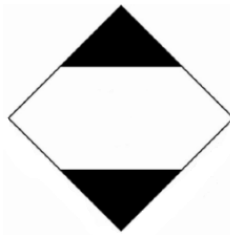
Ostrożnie przetaczać



(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 dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych.



§ 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 zapalnych, duszących, utleniających i/lub trujących gazów;
 - 3) powstawanie materiałów żrących;
 - 4) powstawanie materiałów niestabilnych;
 - 5) niebezpieczny wzrost ciśnienia (tylko w odniesieniu do cystern).
4. Zasady załadunku towarów niebezpiecznych do jednego wagonu lub kontenera zawarte 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 dziale 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 kolejowych w składzie pociągu wg wzoru określonego w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym. W rubryce określającej masę ładunku podaje w tonach masę ładunku towaru niebezpiecznego, natomiast w przypadku przewozu kontenerów i kontenerów cystern w rubryce dotyczącej masy ładunku podaje sumę masy kontenera, kontenera cysterny oraz załadowanych do nich towarów niebezpiecznych. W rubryce uwagi podaje co najmniej numer zagrożenia oraz numer UN przewożonego towaru niebezpiecznego poprzedzony literami „UN”, a jeżeli jest to towar niebezpieczny wysokiego ryzyka dodatkowo skrót „TWR”. Po wyżej wymienionych wymaganych zapisach przewoźnik może w nawiasie umieścić numery nalepek ostrzegawczych.
2. W przypadku przewozu więcej niż jednego towaru niebezpiecznego, w tym TWR, o różnych numerach UN w/lub na jednym wagonie, w wierszu wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu dotyczącym numeru wagonu przewożącego towary niebezpieczne w rubryce „uwagi”, przewoźnik powinien wpisać informacje zgodnie z ust.1 lub ust.3 dla wszystkich przewożonych towarów niebezpiecznych. W uzasadnionych przypadkach, jeżeli przepisy RID/Załącznik 2 do SMGS nie przewidują oznakowania lub nie nakładają obowiązku oznakowania jednostki transportowej tablicą pomarańczową, to w wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu w rubryce uwagi dopuszcza się zastosowanie poniższych zapisów stanowiących informację o przewożonych towarach niebezpiecznych:
 - 1) litery „UN” i numer UN towaru(-ów) w przypadku przewozu kontenera ze sztukami przesyłek, wagonu ze sztukami przesyłek, oznakowanych tylko dużymi nalepkami ostrzegawczymi,
 - 2) umieszczony w nawiasie numer(-y) nalepki(-ek) ostrzegawczej(-ych) w przypadku przewozu opakowań próżnych nieoczyszczonych, gdy nie jest znany numer(-y) UN pozostałości,
 - 3) litery „LQ” w przypadku przesyłki z towarami niebezpiecznymi zapakowanymi w ilościach ograniczonych (zgodnie z działem 3.4.7 i 3.4.14 RID/Załącznik 2 do SMGS).
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 i/lub 2 (nie dotyczy przypadków wymienionych w 5.4.1.1.6.2.1 RID).
4. Przewoźnik towaru niebezpiecznego na stacji początkowej, stacji granicznej, stacji zmiany zestawienia, przed zgłoszeniem gotowości pociągu do odjazdu przekazuje sporządzony wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu:
 - 1) maszyniście pojazdu kolejowego z napędem;
 - 2) dyżurnemu ruchu PKP PLK S.A. wyznaczonemu w regulaminie technicznym posterunku ruchu.

5. Jeżeli pociąg z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR, jest uruchamiany na terenie innego zarządcy, przed wjazdem na infrastrukturę PKP PLK S.A. przewoźnik zobowiązany jest przekazać dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu.
Dopuszcza się teleinformatyczne przekazywanie wykazów pojazdów kolejowych w składzie pociągu po wcześniejszym porozumieniu pomiędzy zarządcą i przewoźnikiem.
6. Jeżeli na stacji przeznaczenia ten sam pociąg lub jego skład z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR, ma być wyprawiony wg. opracowanego dla niego nowego rozkładu jazdy, tj. z innym numerem pociągu, ww. czynności należy przeprowadzić analogicznie jak na stacji początkowej.
7. Zarządca infrastruktury pozyskane z wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu informacje ujawni tylko tym służbom, które wymagają tego w celach zapewnienia bezpieczeństwa, ochrony lub udzielania wsparcia w sytuacjach awaryjnych.
8. Zasady wypełniania dokumentów przewozowych, tj. listów przewozowych dla przewozu towarów niebezpiecznych dotyczących nadawcy, przewoźnika i odbiorcy reguluje Dział 5.4 RID/Zał. 2 do SMGS.

§ 13.

Obowiązki przewoźnika kolejowego przy przyjęciu przesyłki z towarem niebezpiecznym

1. Przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność przed PKP PLK S.A. za wszelkie następstwa wynikające z przyjęcia do przewozu niewłaściwie nadanej przesyłki.
2. Przewoźnik powinien w szczególności:
 - 1) sprawdzić, czy towary niebezpieczne nadawane do przewozu są dopuszczone do przewozu zgodnie z RID/Zał. 2 do SMGS;
 - 2) upewnić się, że wymagana dokumentacja jest załączona do dokumentu przewozowego i kierowana dalej;
 - 3) sprawdzić wzrokowo stan zamknięcia zaworów oraz czy wagony i ładunek nie mają widocznych usterek, wycieków lub pęknięć, braków w wyposażeniu itd.;
 - 4) upewnić się, że nie upłynął termin następnego badania dla wagonów cystern, wagonów baterii, wagonów z odejmowalnymi zbiornikami, cystern przenośnych, kontenerów-cystern i MEGC, o ile szczegółowe postanowienia RID/Zał. 2 do SMGS nie stanowią inaczej;
 - 5) sprawdzić, czy wagony nie mają przekroczonej granicy obciążenia;
 - 6) upewnić się, że na wagonach umieszczono właściwe nalepki ostrzegawcze i inne wymagane oznakowania;
 - 7) upewnić się, że maszynista posiada instrukcję pisemną wynikającą z RID/Zał. 2 do SMGS;
 - 8) upewnić się, czy w kabinie maszynisty znajduje się wyposażenie określone w ww. instrukcji pisemnej 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 specjalne oznaczone kodem literowo-cyfrowym rozpoczynającym się literami „CE” i tylko w ilościach oraz na zasadach określonych w dziale 7.6 RID.
3. Wagony z towarami niebezpiecznymi oraz wagony próżne 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 podrozdziale 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, 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, 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 gazów klasy 2, powinny posiadać zestawy kołowe bezobrotowe (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 (patrzac w kierunku jazdy).
11. Towary niebezpieczne zapalne w wagonach odkrytych powinny być przykryte oponami wagonowymi (oponczami), za wyjątkiem przypadków określonych w RID/Zał. 2 do SMGS.

§ 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 powinien 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 winna sprawdzić czy:
 - 1) okna, pokrywy, zawory, spusty są szczelnie zamknięte;
 - 2) nie ma usypów, wycieków lub innego rozszczelnienia jednostki transportowej.
4. W czasie prac manewrowych wagonów z materiałami i przedmiotami wybuchowymi należy stosować zasadę, aby każdy wagon lub kontener wielki, załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr 1, 1.5 lub 1.6 był oddzielony odległością ochronną od wagonów lub kontenerów wielkich oznaczonych dużymi nalepkami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2.

Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem ognia.
5. W wagonach z materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałem wybuchowym oraz zapalnymi ani w ich pobliżu nie wolno palić tytoniu, rozpalać ognia, ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym źródłem ognia.
6. Prędkość jazd manewrowych z wagonami z towarem niebezpiecznym nie może przekraczać 10 km/h, z wyjątkiem zastrzeżonym w ust.7.

7. Prędkość jazd manewrowych wagonów z towarem niebezpiecznym, oznaczonych nalepką ostrzegawczą nr 8 lub znakiem manewrowania nr 15 oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z RID lub oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie z Zał. 2 do SMGS, nie powinna przekraczać 5 km/h, o ile regulamin techniczny posterunku ruchu nie przewiduje dalszego zmniejszenia prędkości.
8. Zabrania się staczania i odrzutu wagonów:
 - 1) oznaczonych nalepką ostrzegawczą nr 8 lub znakiem manewrowania nr 15;
 - 2) cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z RID oraz oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie z Zał. 2 do SMGS.Wykonywanie manewrów z tymi wagonami musi odbywać się sposobem odstawczym.
9. Ograniczenie prędkości manewrowania oraz zakaz staczania i odrzutu wagonów, o których mowa w ust. 6, 7 i 8 nie dotyczy próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarze niebezpiecznym.
10. Wagony oznaczone znakiem manewrowania nr 13 mogą być odrzucane i staczane pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany dobrze działającym ręcznym hamulcem wagonowym, a jeżeli to jest niemożliwe dwoma płozami hamulcowymi lub sprawnym hamulcem torowym.
11. 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 klasy 7.
3. Przewoźnik może również na własny koszt zapewnić dozór przesyłek pozostałych klas.
4. Osoba dozorująca przesyłkę powinna przebywać w oddzielnym wagonie lub o ile warunki bezpieczeństwa na to zezwalają w wagonie wraz z przesyłką.
5. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu sieci osoba dozorująca powinna posiadać właściwe zezwolenie do przebywania na obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury.

§ 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 podczasjazd 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 PKP PLK S.A.
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 polega na:
 - 1) w procesie planowania dyspozytorskiego wyznaczony pracownik przewoźnika zobowiązany jest do:
 - a) wprowadzenia w/do SEPE poniższych informacji:
 - ✓ liczbę wagonów dla poszczególnych numerów UN i zagrożenia;
 - ✓ relację przesyłki z TWR w pociągu: od/do, tj. stację włączenia i stację wyłączenia wagonów dla poszczególnych numerów UN i zagrożenia;
 - ✓ Nr planowania z prowadzonej własnej dokumentacji.
 - b) telefonicznego powiadomienia dyspozytora ds. planowania produkcji właściwej terytorialnie ekspozytury o zamiarze włączenia do pociągu wagonów z TWR podając:
 - ✓ Nr planowania z prowadzonej własnej dokumentacji (wymiana z dyspozytorem Zarządcy);
 - ✓ Nr pociągu;

W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji właściwej terytorialnie ekspozytury o zamiarze włączenia do

pociągu wagonów z TWR, podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b), a proces planowania przejmuje właściwy dyspozytor ds. planowania produkcji (wprowadza do SEPE uzyskane od przewoźnika dane).

- 2) dyspozytor ds. planowania produkcji po sprawdzeniu poprawności planowania w SEPE i/lub pozyskanej telefonicznie informacji od przewoźnika,
 - a) akceptuje planowanie nadając „NR” (po akceptacji dane są dostępne w SEPE dla wszystkich zainteresowanych);
 - b) przekazuje do służby dyżurnej Komendy Regionalnej SOK właściwej dla stacji włączenia TWR informacje o planowanym włączeniu do pociągu wagonów z przesyłkami TWR, podając numer pociągu i nr planowania;
- 3) służba dyżurna Komendy Regionalnej SOK wpisuje dane z planowania dyspozytorskiego zawartego w SEPE do prowadzonej dokumentacji służbowej, a następnie przekazuje je jednostce SOK właściwej dla stacji włączenia do pociągu wagonów z TWR;
- 4) po zestawieniu składu pociągu z TWR wyznaczony pracownik przewoźnika przekazuje (w sposób określony w regulaminie technicznym posterunku ruchu) dyżurnemu ruchu PKP PLK S.A. czytelny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu sporządzony zgodnie z § 12 niniejszej instrukcji. Po sprawdzeniu zgodności danych zawartych w powyższym wykazie z danymi w EDR oraz informacjami uzyskanymi od wyznaczonego pracownika przewoźnika podczas zgłoszenia gotowości do odjazdu, dyżurny ruchu potwierdza wyniki planowania powiadamiając dyspozytora liniowego oraz właściwą terytorialnie jednostkę SOK i dokonuje stosownego zapisu w dzienniku telefonicznym. W przypadku braku zgodności danych należy przeprowadzić ponowny proces planowania;
- 5) dyspozytor liniowy ekspozytury obserwuje przejazd pociągu z TWR w systemie SEPE;
- 6) dyżurny ruchu obserwuje przejazd pociągu z TWR na podstawie informacji zawartej w systemie EDR oraz w trybie postanowień ust. 5;
- 7) informacja o jeździe pociągu z przesyłką TWR przekazywana jest pomiędzy dyżurnym ruchu a dyspozytorem liniowym za pomocą współpracujących ze sobą systemów EDR i SEPE;
- 8) 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;
- 9) o znajdowaniu się w składzie pociągu przesyłki TWR dyżurni ruchu informują również pracowników podległych posterunków technicznych oraz dróżników przejazdowych, którzy odnotowują to w rubryce „uwagi” prowadzonej przez siebie dokumentacji, tj. książce przebiegów lub dzienniku pracy dróżnika przejazdowego;
- 10) po przybyciu pociągu z przesyłką TWR do stacji przeznaczenia dyżurny ruchu informuje o powyższym pracowników wyznaczonych regulaminem technicznym posterunku ruchu, dyspozytora liniowego oraz właściwą

terytorialnie jednostkę SOK i dokonuje stosownego zapisu w dzienniku telefonicznym;

- 11) na stacji, na której ma się odbyć przełączenie wagonu z TWR do innego pociągu lub zmiana numeru pociągu należy przeprowadzić ponowny proces planowania.

Schemat przepływu informacji w procesie przewozu TWR zawiera załącznik do instrukcji.

9. W przypadku jazdy pociągu z TWR w odstępie 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 nie będący TWR.

- 1) o włączeniu do pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym nie będącym TWR, pracownik przewoźnika informuje dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. poprzez:
 - a) przekazanie w sposób określony w regulaminie technicznym posterunku ruchu wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu wypełnionego zgodnie z § 12 niniejszej instrukcji,
 - b) zgłoszenie gotowości pociągu do odjazdu zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji Ir-1;
- 2) dyżurny ruchu po sprawdzeniu zgodności danych ujętych w wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu z informacjami przekazanymi w zgłoszeniu gotowości pociągu do odjazdu oznacza właściwą cechę w EDR zgodnie z pkt V. ust.2. „EDR – Elektroniczny Dziennik Ruchu Instrukcji obsługi dla użytkownika”;
- 3) w ramach zapowiadania pociągów dyżurni ruchu na trasie przejazdu przekazują sobie informacje, podając po numerze pociągu słowa: „z towarami niebezpiecznymi” i dokonują stosownego zapisu w rubryce „uwagi” prowadzonego dziennika ruchu;
- 4) o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym nie będącym TWR, dyżurni ruchu informują również pracowników podległych posterunków technicznych oraz dróżników przejazdowych, 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 towary niebezpieczne nie będące TWR, dyżurni ruchu na trasie przejazdu tego pociągu postępują zgodnie z ust. 8 pkt 8 i 9 oraz ust. 10 pkt 3 i 4.
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, w tym TWR, a jej zgłoszeniem należy:
 - 1) pracownik posterunku technicznego, który zauważył na wagonie przejeżdżającego pociągu oznaczenia wskazujące, że w składzie pociągu znajduje się towar niebezpieczny lub/i TWR, 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 lub TWR o czym nie został poinformowany lub w przypadku TWR nie jest to zaznaczone w systemie EDR, zaistniałą sytuację wstępnie wyjaśnia z maszynistą, a po potwierdzeniu nieprawidłowości 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 umożliwi taki postój (wyznaczonej przez dyspozytora liniowego w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu tej stacji). Dalszy przewóz uzależniony jest od realizacji postanowień wynikających z ust. 8 i 10 niniejszej instrukcji i uwzględnia poniższe procedury:
 - a) TWR podlega uzupełniającemu planowaniu dyspozytorskiemu zgodnie z ust. 8 z odnotowaniem w SEPE braku zgłoszenia oraz przekazaniu informacji do SOK. Przewoźnik zobowiązany jest do przekazania aktualnego wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu zgodnie z zapisami zawartymi w § 12. ust. 4.
 - b) W przypadku towarów niebezpiecznych nie będących TWR, przewoźnik postępuje zgodnie z zapisami zawartymi w ust. 10 oraz przekazuje aktualny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu zgodnie z zapisami zawartymi w § 12. ust. 4.
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/TWR należy w sposób udokumentowany powiadomić przewoźnika i dokonać stosownych zapisów w prowadzonej dokumentacji oraz SEPE i EDR.

W przypadku wyłączenia wagonu z TWR dyżurny ruchu stacji wyłączenia powiadamia w sposób udokumentowany SOK.

§ 18.

Przewóz próżnych, nieoczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych

1. Przewóz próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych powinien być realizowany na takich samych warunkach, jak w stanie ładownym, tzn. powinny być:
 - 1) zamknięte i szczelne;
 - 2) oznakowane nalepkami ostrzegawczymi i znakami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio przewożonego towaru;
 - 3) oznaczone tablicą pomarańczową z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru;
 - 4) oznaczone numerem UN ostatnio przewożonego towaru (dotyczy tylko opakowań).
2. Przewóz próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych nie podlega przepisom RID/Zał. 2 do SMGS.
3. Przed przekazaniem do przewozu próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych, przewoźnik winien się upewnić, 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 klasy 5.2 – UN od 3111 do 3120;
 - 4) 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 oraz dyspozytora liniowego, a w przypadku pociągu z TWR dodatkowo właściwą jednostkę SOK.
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. musi sprawdzić stan wagonów (przesyłki) w zakresie:
 - 1) zamknięcia lub ewentualnego rozszczelnienia;
 - 2) oplombowania;
 - 3) oznakowania tablicami pomarańczowymi, nalepkami ostrzegawczymi i innymi wymaganymi oznakowaniami.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości należy postępować zgodnie z odrębnymi przepisami.

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

§ 21.

Czynności kontrolne i sprawdzające

1. Uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych powinni, stosownie do zakresu swoich obowiązków, bezzwłocznie udostępnić upoważnionym przedstawicielom właściwych władz informacje potrzebne do przeprowadzenia kontroli.
2. PKP PLK S.A. ma prawo dokonywania przez swoich pracowników, w zakresie określonym w Regulaminie sieci, do czynności sprawdzających, dotyczących pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami przewozu towarów niebezpiecznych.
3. Upoważnione przez PKP PLK S.A. osoby mają prawo do sprawdzenia:
 - 1) stanu oznakowania taboru przewożącego towary niebezpieczne;
 - 2) terminów następnych badań i rewizji okresowej wagonu i zbiornika;
 - 3) wzrokowej oceny stanu szczelności i kompletności linek uziemiających zbiornika;
 - 4) wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu;

- 5) przeszkolenia pracowników PKP PLK S.A. wykonujących czynności związane bezpośrednio z przewozem koleją towarów niebezpiecznych;
 - 6) dokumentacji prowadzonej przez pracowników PKP PLK S.A. związanej z przewozem koleją towarów niebezpiecznych;
 - 7) prawidłowości informacji przekazanej do PKP PLK S.A. o zestawieniu składu pociągu na stacji nadania, granicznej i przełączania ze stanem faktycznym przewożonych towarów niebezpiecznych, w tym z TWR, na podstawie wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu oraz ich oznakowania.
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, powiadamia 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, dyżurni ruchu zobowiązani są w takiej sytuacji do uzyskania od maszynisty informacji w celu potwierdzenia, czy w składach tych pociągów znajdują się wagony z towarami niebezpiecznymi, w tym z TWR. Po potwierdzeniu tych informacji przejazd pociągu z towarem niebezpiecznym i/lub TWR 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 Karcie UIC 201 (Przewóz towarów niebezpiecznych – Kolejowe stacje rozrządowe – Poradnik dla wykonania planów awaryjnych).

3. Plany awaryjne należy sporządzić w 3 egzemplarzach, które powinien posiadać:
 - 1) dyżurny ruchu wyznaczonej nastawni dysponującej stacją rozrządowej;
 - 2) naczelnik właściwej sekcji eksploatacji PKP PLK S.A.;
 - 3) doradca właściwego zakładu linii kolejowych.

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

4. Plany awaryjne należy utrzymywać w stanie aktualnym. Proces aktualizacji powinien uwzględniać wszystkie zmiany, które nastąpiły w trakcie działalności objętej tym planem – dotyczy to w szczególności zmian w infrastrukturze kolejowej, organizacji, przewozach i innych zmian. Aktualizację oraz praktyczne sprawdzenie planu awaryjnego należy dokonywać zgodnie z Kartą UIC-201, jednak nie rzadziej niż co 3 lata.

§ 24.

Alarmowanie i powiadamianie o wydarzeniu

1. Pracownik kolejowy, który zauważył, że może dojść do wydarzenia stwarzającego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dla życia i zdrowia ludzi lub dla 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, ilość wagonów i umiejscowienie w składzie pociągu);
 - 2) objawy i rozmiary wydarzenia z towarem niebezpiecznym (wyciek, ulatnianie się lub wysypywanie substancji chemicznych, pożar lub wybuch, wyciek kropelkowy lub strumieniowy);
 - 3) numery UN i zagrożenia oraz jeżeli to możliwe nalepki ostrzegawcze i pasy wyróżniające na podstawie oznakowania wagonu lub wykazu pojazdów w składzie pociągu;

- 4) czy są osoby poszkodowane i czy występuje poważne zagrożenie życia ludzi lub środowiska;
 - 5) rodzaj wagonu, itp.
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 unieruchomić lokomotywę i 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, pociągi sieciowe lub inne.
2. Do czasu przybycia jednostki ochrony przeciwpożarowej, kierownik jednostki/komórki organizacyjnej 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 ekip ratowniczych.
3. 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 do spraw wewnętrznych. Kierujący działaniami ratowniczymi decyduje o miejscu i sposobie przeprowadzenia tych działań.
4. Pracownicy zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźników zobowiązani są do udzielania wszelkich informacji i niezbędnej pomocy przy prowadzeniu działań ratowniczych i usuwaniu skutków zdarzeń z towarami niebezpiecznymi.
5. W przypadku zaistnienia wydarzenia w trakcie przewozu towaru niebezpiecznego dyspozytor liniowy właściwy dla miejsca wydarzenia pozyskuje niezwłocznie ze stacji nadania, granicznej, zmiany systemu, przełączania lub od przewoźnika kopie wykazu pojazdów kolejowych w składzie tego pociągu celem przekazania służbom ratowniczym za pośrednictwem osoby upoważnionej przez kierownika właściwej jednostki/komórki organizacyjnej na terenie której zaistniało wydarzenie.
6. W uzgodnieniu z kierującym działaniami ratowniczymi wagon, z którego 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 doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu kolejami towarów niebezpiecznych z właściwego terenowo ze względu na miejsce wydarzenia zakładu linii kolejowych oraz przewoźnika, nadawcy lub właściciela wagonu.

§ 27.

Kryteria sporządzania raportu ze zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych

1. W przypadku, gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało jego uwolnienie lub jeśli wystąpiło ryzyko nieuchronnej straty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska lub jeśli nastąpiła interwencja władz, doradca właściwego terenowo zakładu linii kolejowych sporządza „Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych”.

Szczegółowe kryteria tych zdarzeń określa punkt 1.8.5.3 RID/Załącznik 2 do SMGS.

2. Wzór Raportu o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych określono w punkcie 1.8.5.4 RID/Załącznik 2 do SMGS.
3. „Raport o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych” należy sporządzić i przekazać w terminie 14 dni od dnia wystąpienia zdarzenia Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

Rozdział 5.

Szkolenie i obowiązki doradcy

§ 28.

Szkolenie w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych

1. Pracowników PKP PLK S.A. (grupa zawodowa 3 zgodnie z 1.3.2.2.1 RID/Załącznik 2 do SMGS), których obowiązki będą dotyczyły przewozu towarów niebezpiecznych, doradca przeszkoli w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i zakresu obowiązków - zgodnie z działem 1.3 RID/Załącznik 2 do SMGS uwzględniając elementy zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie TWR - zgodnie z działem 1.10 RID/Załącznik 2 do SMGS.
2. Uczestnik szkolenia powinien zostać zapoznany z:
 - 1) treścią właściwych przepisów i instrukcji;
 - 2) klasyfikacją towarów niebezpiecznych i z zagrożeniami wynikającymi z poszczególnych klas;
 - 3) znakowaniem przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
 - 4) przewyciężaniem sytuacji krytycznych;
 - 5) treścią wewnętrznych planów awaryjnych dla stacji rozrządowych przy przewozie towarów niebezpiecznych;

- 6) treścią zawartą w planach zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka;
- 7) procedurami informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.

Podstawą do przeprowadzenia szkolenia jest program szkolenia opracowany przez właściwą ds. przewozu kolejną towarów niebezpiecznych komórkę organizacyjną Centrali Spółki.

Dokumentacja szkolenia powinna być przez pracodawcę przechowywana i udostępniana na żądanie pracownika lub władzy właściwej oraz przechowywana przez czas określony przez władzę właściwą.

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 winien przeprowadzać doradca lub osoba posiadająca wiedzę i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia.

3. 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.

§ 29.

Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

1. W celu zapewnienia prawidłowego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, w oparciu o ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych oraz RID/Zał. 2 do SMGS, w Centrali i właściwych jednostkach organizacyjnych PKP PLK S.A. oraz u innych podmiotów uczestniczących w przewozie kolejną towarów niebezpiecznych lub związanych z tym przewozem czynnościami nadzoru lub konwojowania należy wyznaczyć doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.
2. Doradcą może być osoba posiadająca aktualne uprawnienia wydane przez władzę właściwą.
3. Kierownik jednostki organizacyjnej, w której wyznaczono doradcę, jest zobowiązany do zapewnienia środków i warunków niezbędnych do sprawnego wykonywania zadań.
4. Doradca jest uprawniony do:
 - 1) wstępu na teren oraz dostępu do obiektów i urządzeń związanych z procesem przewozu, załadunku, pakowania, napełniania, rozładunku lub przeładunku znajdujących się na terenie nadzorowanej jednostki organizacyjnej lub jednostek organizacyjnych;
 - 2) kontroli czynności i procedur zapewniających bezpieczny przewóz kolejną 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 sprawuje komórka organizacyjna właściwa ds. przewozu towarów niebezpiecznych w Centrali PKP PLK S.A.
6. Uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany sporządzać roczne sprawozdanie z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz z czynności z nim związanych.
7. Doradcy wyznaczeni w jednostkach organizacyjnych Spółki, roczne sprawozdania przesyłają do właściwej komórki organizacyjnej Centrali Spółki, w której sporządzane jest sprawozdanie zbiorcze.

Jeden egzemplarz rocznego sprawozdania zbiorczego należy przesłać do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w terminie do 28 lutego każdego roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie, a drugi egzemplarz należy przechowywać przez okres 5 lat.

Sprawozdanie roczne należy sporządzić na druku wg wzoru określonego przez ministra właściwego ds. transportu.

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.

8. 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 punkcie 1.8.3.3 RID/Zał. 2 do SMGS.

9. Zakres zadań i obowiązków doradcy obejmuje w szczególności:

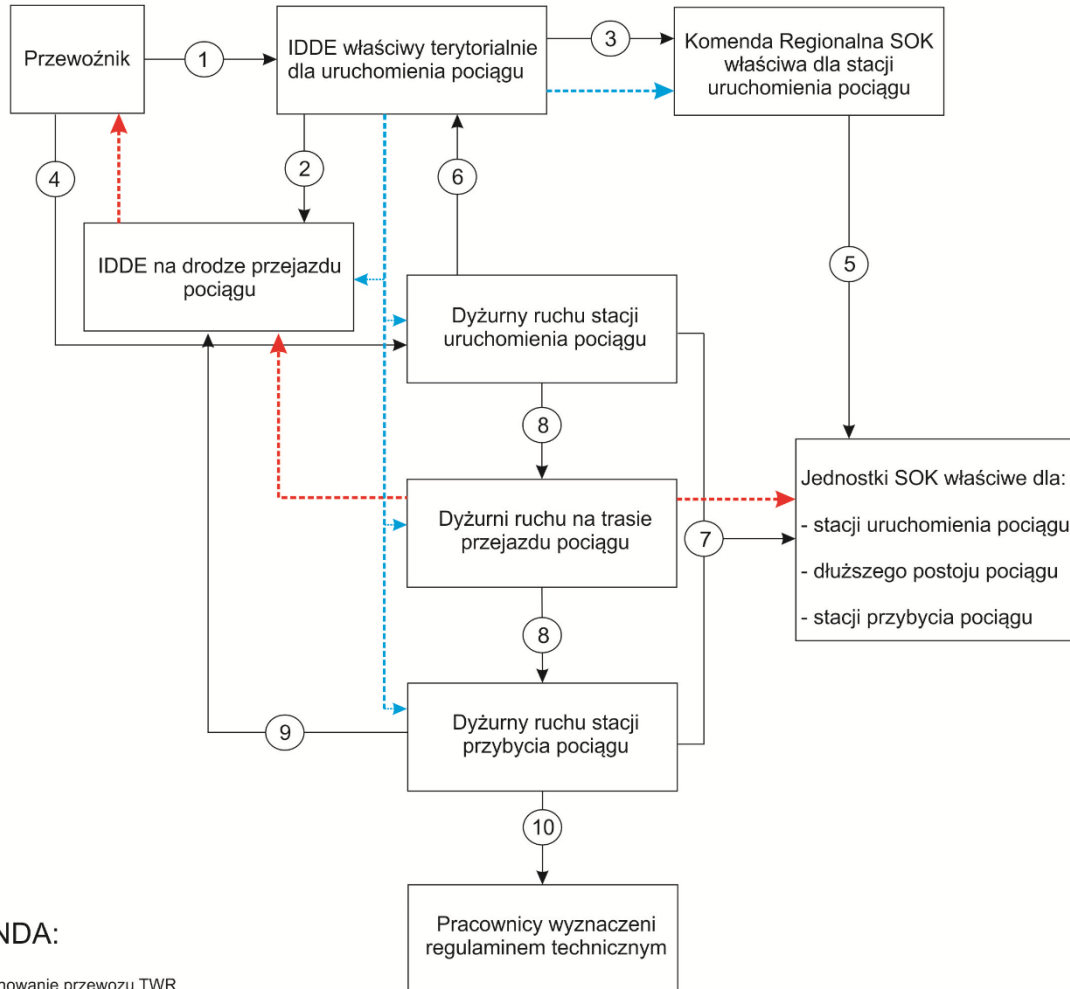
- 1) nadzór nad przestrzeganiem przepisów regulujących przewóz towarów niebezpiecznych;
- 2) nadzór nad przestrzeganiem procedur służących zachowaniu zgodności z przepisami dotyczącymi identyfikacji przewożonych towarów niebezpiecznych;
- 3) nadzór nad przestrzeganiem procedur służących sprawdzeniu wyposażenia 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 zdarzeń, 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 zaopatrzone jest w wymagane dokumenty i sprzęt awaryjny oraz czy takie dokumenty i sprzęt odpowiadają przepisom;
- 10) wprowadzanie procedur kontrolnych służących sprawdzeniu przestrzegania wymagań dotyczących załadunku i rozładunku;
- 11) 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)

Schemat przepływu informacji w procesie przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR)



LEGENDA:

- ① Planowanie przewozu TWR
- ② Informacja do sąsiednich IDDE
- ③ Informacja o zamiarze włączenia do pociągu wagonów z TWR
- ④ Przekazanie wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu oraz zgłoszenie gotowości do odjazdu pociągu z TWR
- ⑤ Polecenie podjęcia działań obserwacji
- ⑥ Potwierdzenie wyników planowania w SWDR w oparciu o informacje zawarte w wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu oraz informacje przekazane w trakcie zgłaszania gotowości pociągu do odjazdu
- ⑦ Informacja o zestawieniu w przypadku stacji początkowej oraz powiadomienie o przybyciu pociągu z TWR do stacji przeznaczenia
- ⑧ Informacja o jeździe pociągu z TWR w telefonogramach zapowiadawczych
- ⑨ Powiadomienie o zrealizowaniu przewozu
- ⑩ Powiadomienie wyznaczonych pracowników

→ Przepływ informacji w procesie planowania oraz realizacji przewozu TWR

-.-> Przepływ informacji w przypadku odstępstw od rozkładu jazdy i nieplanowanych postojów pociągów z TWR na stacjach pośrednich (ponad 60 minut)

-.-.-> Przepływ informacji pomiędzy SEPE i EDR

UWAGA:

w przypadku wystąpienia zdarzenia kolejowego z udziałem TWR należy stosować procedury powiadamiania określone w regulaminie technicznym posterunku ruchu