

"MAJKOLTRANS" Sp. z o.o.  
ul. Paczkowska 26  
50-503 Wrocław  
NIP 899-24-17-522  
Regon 142674777

Egzemplarz 8

# REGULAMIN

## PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ZAKŁADU PRODUKCJI ETANOLU


odgałęziającej się od stacji PKP PLK S.A. Leszno

Regulamin zawiera 57 ponumerowanych stron, został sporządzony w 8 jednobrzmiących egzemplarzach.

Uzgodniono pod  
względem techniczno-  
ruchowym

  
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH  
w Ostrowie Wielkopolskim  
ul. Wolności 30  
62-400 OSTRÓW WIELKOPOLSKI  
24. 09. 2022

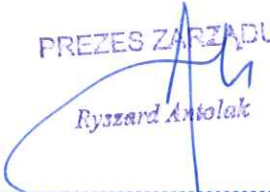
Ostrów Wlkp. dnia .....

DYREKTOR  
wz.   
Emilia Jasinska  
ZASTĘPCA DYREKTORA  
ds. Eksploatacyjnych

.....

ZATWIERDZAM

Wrocław dnia 05. 09. 2022 .....

PREZES ZARZĄDU  
  
Ryszard Antolak

.....

## SPIS TREŚCI

<b>ROZDZIAŁ I – POSTANOWIENIA OGÓLNE.....</b>	<b>4</b>
1. BOCZNICA KOLEJOWA.....	4
1.1. NAZWA I LOKALIZACJA.....	4
1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA.....	4
1.3. TORY DOJAZDOWE.....	4
1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	4
1.5. STATUS BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	4
2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	5
2.1. NAZWA I SIEDZIBA.....	5
2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ.....	5
3. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU.....	5
4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU.....	5
5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE.....	5
5.1 PRZEPISY WŁASNE.....	5
5.2 PRZEPISY INNEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	6
5.3 PRZEPISY PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO.....	6
5.4 WYKAZ PODMIOTÓW MAJĄCYCH OBOWIĄZEK ZAPOZNANIA SIĘ Z PRZEPISAMI WEWNĘTRZNYMI.....	6
<b>ROZDZIAŁ II – OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ.....</b>	<b>7</b>
1. TORY.....	7
1.1. Wykaz torów.....	8
1.2. Parametry techniczne torów.....	8
1.3. Pochylenie podłużne torów bocznicy.....	8
2. ROZJAZDY I SKRZYŻOWANIA TORÓW.....	9
2.1. Rozjazd odgałęziający bocznicę.....	9
2.2. Rodzaje, typ i parametry techniczne rozjazdów na bocznicy.....	9
3. OBROTNICE SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE.....	9
4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE.....	9
5. SIEĆ TRAKCYJNA.....	9
6. PRZEJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA.....	10
7. WAGI WAGONOWE.....	10
8. INNE URZĄDZENIA.....	10
9. BRAMY KOLEJOWE.....	10
10. BUDOWLE I ICH SKRAJNIE.....	10
11. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM.....	11
12. POSTERUNKI TECHNICZNE.....	11
13. SYGNALIZATORY WSKAŹNIKI I TABLICE.....	11
14. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	11
<b>ROZDZIAŁ III – PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO.....</b>	<b>12</b>
1. OKRĘGI NASTAWCZE.....	12
2. REJONY MANEWROWE.....	12
3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI.....	12
4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRASTRUKTURĄ STYCZNĄ.....	12
5. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU.....	13
6. ZASADY JAZDY ZE STACJI STYCZNEJ.....	14
7. POZWOLENIE NA JAZDĘ.....	14
<b>ROZDZIAŁ IV – WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ.....</b>	<b>15</b>
1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU.....	15
2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH PO TORACH BOCZNICY.....	16
3. MANEWRY PRZEZ PEZJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA.....	16
4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY.....	17
5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ.....	17
<b>ROZDZIAŁ V – ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ.....</b>	<b>18</b>
1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW.....	18
2. TABOR KOLEJOWY DEDYKOWANY DO OBSŁUGI BOCZNICY.....	18
3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE.....	18
4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	18
5. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	19
6. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW.....	19
7. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM.....	19
8. SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW.....	19
9. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM.....	20
10. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI.....	21

<b>ROZDZIAŁ VI – ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ.....</b>	<b>22</b>
1. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ.....	22
2. ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	22
3. WAŻENIE WAGONÓW.....	22
4. PLANOWANIE PRACY MANEWROWEJ.....	23
5. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW.....	23
<b>ROZDZIAŁ VII – OBSŁUGA PUNKTU ZDAWCZO - ODBIORCZEGO I ŁADUNKOWEGO.....</b>	<b>24</b>
1. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO ODBIORCZYM ...	24
2. POSTĘPOWANIE NA PUKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM.....	25
3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ŁADUNKOWYM.....	26
4. PUNKTY I URZĄDZENIA ŁADUNKOWE.....	27
5. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH.....	28
<b>ROZDZIAŁ VIII – TOWARY NIEBEZPIECZNE.....</b>	<b>29</b>
1. OPIS TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	29
2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI.....	30
3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	32
4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO.....	32
5. DORADCA DS. BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	34
<b>ROZDZIAŁ IX – NADZÓR NAD STANEM TECHNICZYM I UTRZYMANIE.....</b>	<b>35</b>
1. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA.....	35
2. TABOR KOLEJOWY.....	36
3. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	36
<b>ROZDZIAŁ X – STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE.....</b>	<b>37</b>
1. WYKAZ STANOWISK OSÓB ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM ZATRUDNIONYCH NA BOCZNICY.....	37
2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE.....	37
3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZMINY, STOSOWANA DOKUMENTACJA.....	38
4. BADANIA LEKARSKIE.....	38
5. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY.....	39
<b>ROZDZIAŁ XI – BEZPIECZEŃSTWO.....</b>	<b>45</b>
1. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO.....	46
2. PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH.....	47
3. DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZRZĄDCAMI INFRASTRUKTURY.....	47
4. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU.....	47
5. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO.....	49
<b>ROZDZIAŁ XII – WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI.....</b>	<b>43</b>
1. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW PODMIOTÓW WSPÓŁPRACUJĄCYCH.....	50
2. TRYB ROSTRZYGANIA SPORÓW Z ZARĄDCĄ INFRASTRUKTURY STYCZNEJ.....	51
3. ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ.....	51
4. TRYB ROSTRZYGANIA SPORÓW.....	51
<b>ROZDZIAŁ XIII – POSTANOWIENIA KOŃCOWE.....</b>	<b>51</b>
1. ROZDZIELNIK REGULAMINU.....	51
2. SPOSÓB UDOSTĘPNIANIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY.....	51
3. PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU.....	52
4. OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU.....	52
<b>ROZDZIAŁ XIV – SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....</b>	<b>53</b>
<b>ROZDZIAŁ XV – ZAŁĄCZNIKI.....</b>	<b>54</b>
1. WZÓR WYKAZU OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU.....	55
2. KARTA CHARAKTERYSTYKI TOWARU NIEBEZPIECZNEGO.....	56
3. SCHEMATYCZNY BOCZNICY.....	57

# ROZDZIAŁ I

## 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

### 1. BOCZNICA KOLEJOWA

#### 1.1. NAZWA I LOKALIZACJA

1. Pełna nazwa bocznic kolejowej: ZAKŁAD PRODUKCJI ETANOLU w Lesznie, użytkownikiem bocznic jest MAJKOLTRANS Sp. z o.o..
2. Skrócona nazwa bocznic: „ZPE LESZNO”,
3. Adres bocznic kolejowej: Zakład produkcji Etanolu w Lesznie ul. Święcichowska 2, 64-100 Leszno.

#### 1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA

1. Bocznic odgałęzia się od PKP PLK S.A. w km 236,078 od toru 400 stacji Leszno rozjazdem pojedynczym zwyczajnym Nr 8 i od toru nr 8 rozjazdem krzyżowym podwójnym 3 c/d na km 236,233. linii kolejowej nr 14 Łódź Kaliska - Tuplice.
2. Początkiem bocznic jest:
  - a) Dla toru 852 km 236,145 linii kolejowej nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice,
  - b) Dla toru 858 km 236,233 tej samej linii kolejowej, który jest kilometrem 0,000 toru bocznicowego 858.

#### 1.3. TORY DOJAZDOWE

1. Dojazd do miejsca odgałęzienia bocznic, odbywa się torem stacyjnym nr 8 i 400 stacji Leszno.

#### 1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Bocznic kolejowa ZPE Leszno przeznaczona jest do:
  - a) przyjmowania przesyłek wagonowych z materiałami, urządzeniami i produktami do planowej działalności Spółki;
  - b) przyjmowania wagonów próżnych pod załadunek towarów od przewoźników;
  - c) przyjmowania wagonów ładownych do rozładunku od przewoźników;
  - d) podstawiania przyjętych wagonów na punkty ładunkowe bocznic i zabierania ich z tych miejsc;
  - e) ładowania towarów do podstawionych wagonów na punktach ładunkowych bocznic;
  - f) rozładunku towarów z podstawionych wagonów na punkty ładunkowe;
  - g) zdawania wagonów ładownych i próżnych przewoźnikom kolejowym.
2. Tory bocznic kolejowej ZPE Leszno nie mogą być wykorzystane do dojazdu do dróg kolejowych zarządzanych przez innych zarządców,

#### 1.5. STATUS BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Bocznic posiada status prywatnej infrastruktury kolejowej.
2. Bocznic ani jej elementy nie wchodzi w skład obiektu infrastruktury usługowej,

## 2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ

### 2.1. NAZWA I SIEDZIBA

1. Użytkownikiem bocznicą jest MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Adres użytkownika bocznicą - ul. Paczkowska 26, 50-503 Wrocław.
3. Współużytkowników bocznicą nie ma.

### 2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ

1. Właścicielem bocznicą jest HGBS Finanse S.A. ul. Monopolowa 4, 51-501 Wrocław.
2. Podstawą do zarządzania bocznicą przez użytkownika bocznicą MAJKOLTRANS Sp. z o.o. jest umowa nr 4/D/2007 z dnia 18-10-2007 z właścicielem bocznicą HGBS Finanse Spółka Akcyjna na wykonanie prac związanych z kompleksową obsługą bocznicą kolejową w tym pełnienia funkcji użytkownika bocznicą.

## 3. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Podstawą prawną opracowania regulaminu jest § 6 ust.3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji z późniejszymi zmianami;
2. Podstawowym celem opracowania regulaminu jest określenie technicznych i organizacyjnych warunków realizacji zadań zarządcy infrastruktury kolejowej oraz wykonywania przewozów kolejowych i czynności ładunkowych.

## 4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU

1. Regulamin obowiązuje następujących pracowników:
  - 1) Użytkownika bocznicą:
    - a) Ustawiacz,
    - b) Manewrowy,
    - c) Prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicą,
    - d) Kierownik bazy magazynowej Zakładu Produkcji Etanolu w Lesznie,
    - e) Ekspedytor,
  - 2) Przewoźnika kolejowego:
    - a) Maszynista ,
    - b) Ustawiacz,
    - c) Pracownicy obsługi pociągu obsługującego bocznicą.

## 5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE

### 5.1. PRZEPISY WŁASNE

1. Użytkownik bocznicą posiada i stosuje przepisy wewnętrzne, obejmujące swym zakresem całą bocznicą „ZPE Leszno”:
  - a) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia z dnia 25 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-1** pod nazwą „Instrukcja o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o.”.
  - b) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia z dnia 25 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-2** pod nazwą „Instrukcja określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans Sp. z o.o.”
  - c) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 18 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-3** pod nazwą „Instrukcja określająca zasady i wymagania dotyczące utrzymania pojazdów trakcyjnych i wagonów na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans sp. z o.o.”
  - d) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 23 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-5** pod nazwą „Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego” Majkoltrans sp. z o.o.”

- e) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 23 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-7** pod nazwą „Instrukcja dla rewidenta taboru kolejowego”.
- f) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS Sp. z o.o. z dnia 26 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT – 8** pod nazwą: „Instrukcji postępowania przy przewozie transportem kolejowym materiałów niebezpiecznych”,
- g) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia z dnia 29 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-10** pod nazwą „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Majkoltrans sp. z o.o.”
- h) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 29 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-11** pod nazwą „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans sp. z o.o.”

## **5.2. PRZEPISY INNEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

1. W części boczniczy będącej własnością PKP PLK S.A.. użytkownik boczniczy jest zobowiązany do stosowania przepisów wewnętrznych PKP PLK S.A. a mianowicie:
  - a) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów **Ir-1**,
  - b) Instrukcja obsługi przejazdów kolejowych **Ir-7**,
  - c) Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych **Ir-8**,
  - d) Instrukcja o technice wykonywania manewrów **Ir-9**,
  - e) Instrukcja sygnalizacji **Ie-1 (E-1)**,
  - f) Instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów **Id-4**,
  - g) Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego **Id-3**,
  - h) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych **Id-1 (D-1)**,
  - i) Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie **Ir-17**,
  - j) Instrukcja obsługi komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. **Ie-20**
  - k) Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych **Ir-16**.

## **5.3. PRZEPISY PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO**

1. Użytkownik boczniczy nie stosuje przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego.

## **5.4. WYKAZ PODMIOTÓW MAJĄCYCH OBOWIĄZEK ZAPOZNANIA SIĘ Z PRZEPISAMI WEWNĘTRZNYMI**

1. Zasady i warunki określone w treści niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio z eksploatacją i transportem kolejowym boczniczy oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę w zakresie obowiązków wynikających z niniejszego regulaminu.

## ROZDZIAŁ II OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ

### 1. TORY

#### 1.1 Wykaz torów

WYKAZ TORÓW										
Nr toru	Nazwa toru i przeznaczenie	Granica toru od do	Długość całkowita	Długość Użyteczna			Rodzaj		poj. w wag. o dł. 14,5 m	uwagi
				od	do	(m)	szyny	podkłady podsypka		
851	Tor komunikacyjny	PR 854/855 - obrotnica	90,00	UKR 853	UKR 851	19,30	8	drewno beton pospółka	1	
852	Tor zdawczo-odbiorczy i ładunkowy	PR 8 – PR 854/855	201,00	UKR 8	UKR 854/855	147,00	S49/8	beton tłuźceń pospółka	10	
852a	Tor ładunkowy	PR 854/855 – PR 852	179,00	UKR 854/855	UKR 852	81,50	S49/8	beton drewno tłuźceń, pospółka	5	
853	Tor ładunkowy	PR 853 - obrotnica	25	UKR 853	obrotnica	7	8	drewno pospółka	0	
853a	Tor trakcyjny	Obrotnica – Garaż z-1	17	obrotnica	Garaż	14,70	S49	beton pospółka	1	
853b	Tor ładunkowy	PR 853 - KO	47,50	UKR 853	KO	7,20	S49	drewno pospółka	0	
854	Tor nieczynny	obrotnica - KO	113,50	-	-	-	8	drewno tłuźceń pospółka	0	
855	Tor nieczynny	obrotnica - KO	164,00	-	-	-	8	drewno pospółka	0	
856	Tor nieczynny	PR 851 - obrotnica	65,00	-	-	-	S49	beton tłuźceń	0	
858	Tor zdawczo-odbiorczy i odstawczy	PR 3 PR 851	221,70	UKR 3	UKR 851	124,80	S49	beton tłuźceń	8	
858a	Tor wyciągowy i odstawczy	PR 851 – KO Z-1	45,00	PR 851	KO ława piaskowa	37,00	S49	beton tłuźceń	2	
<b>RAZEM</b>			<b>1168,70</b>	<b>RAZEM</b>		<b>438,50</b>	<b>RAZEM</b>		<b>27</b>	

Objaśnienia skrótów:

PR - początek rozjazdu

UKR - ukres rozjazdu

KO - kozioł oporowy

Z1 - tarcza zaporowa Z1

### 1.2 Parametry techniczne torów.

Nr toru	Nazwa / przeznaczenie toru	Typ nawierzchni	Maksymalna prędkość techniczna jazdy po torze w km	Dopuszczalny nacisk osi na tor [kN]	Rodzaj konstrukcji toru	Uwagi
1	2	3	5	6	7	9
851	Tor komunikacyjny	8	10	206	klasyczny	
852	Tor odbiorczy ładunkowy	S49/8	10	206	klasyczny	
852a	Tor ładunkowy	S49/8	10	206	klasyczny	
853	Tor ładunkowy	8	10	206	klasyczny	
853a	Tor trakcyjny	S49	10	206	klasyczny	
853b	Tor ładunkowy	S49	10	206	klasyczny	
854	Tor nieczynny	8	0	-	klasyczny	Tory nieczynne z powodu wyłączenia z eksploatacji obrotnicy
855	Tor nieczynny	8	0	-	klasyczny	
856	Tor nieczynny	S49	0	-	klasyczny	
858	Tor zdawczo – odbiorczy i postojowy	S49	10	206	klasyczny	
858a	Tor wyciągowy i postojowy	S49	10	206	klasyczny	

### 1.3 Pochylenia podłużne torów na bocznicę.

- a) Tor 851 - Poziom na całej długości toru,
- b) Tor 852 - Poziom na całej długości toru,
- c) Tor 852a - Poziom na całej długości toru,
- d) Tor 853 - Poziom na całej długości toru,
- e) Tor 853a - Poziom na całej długości toru,
- f) Tor 853b - Poziom na całej długości toru,
- g) Tor 854 - Spadek 9,7 ‰ na długości 78,5 m  
poziom na długości 35,0 m.
- h) Tor 855 - Spadek 2,3 ‰ na całej długości toru
- i) Tor 856 - Poziom na całej długości toru,
- j) Tor 858 - Poziom na długości 16,61m,  
Wzniesienie 4,5 ‰ na długości 192,3m  
Poziom na długości 192,3m,
- k) Tor 858a - Poziom na całej długości toru,



## 2. ROZJAZDY SKRZYŻOWANIA TORÓW

2.1 Rozjazd odgałęziający bocznice, zlokalizowany poza bocznice, własności i na terenie zarządcy PKP PLK S.A. stacji Leszno:

Nr zwrotnicy lub wykolejnicy typ i rodzaj zamknięcia	Zasadnicze położenie	Sposób przestawiania e – elektryczny m – mechaniczny r – ręczny	Wyposażenie w latarnie tak lub nie	Oświetlenie latarnie tak lub nie	Uwagi
1	2	3	4	5	6
8 S-49 suwakowe	Na tor 852	e	nie	nie	Obsługiwana przez dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko nr 3
3ab S-49 suwakowe	Na tor 858	e	nie	nie	Obsługiwana przez dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko nr 3

2.2 Rodzaje, typ i parametry techniczne dotyczące rozjazdów na bocznicy.

Nr zwrotnicy lub wykolejnicy typ i rodzaj zamknięcia	Zasadnicze położenie	Sposób przestawiania e – elektryczny m – mechaniczny r – ręczny	Wyposażenie w latarnie tak lub nie	Oświetlenie latarnie tak lub nie	Uwagi
1	2	3	4	5	6
851 S-49 suwakowe	Na tor 858	r	nie	nie	
852 S-49 suwakowe	Na tor 852a	r	nie	nie	
853 Typ 8 hakowe	Na tor 853b	r	nie	nie	
854 Typ 8 hakowe	Na tor 851	r	nie	nie	
855 Typ 8 hakowe	Na tor 852a	r	nie	nie	

## 3. OBROTNICE, SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE

- Bocznica kolejowa nie jest wyposażona w czynną obrotnicę. Istniejąca obrotnica jest unieczynniona w położeniu dla jazdy z toru 853 na tor 853a.
- Suwnic i wywrotnicy wagonowych bocznica nie posiada.

## 4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

- Bocznica kolejowa nie posiada kolejowych obiektów inżynierskich.

## 5. SIĘĆ TRAKCYJNA

- Bocznica kolejowa nie jest wyposażona w sieć trakcyjną.

## 6. PRZEJAZDY KOLEJOWO – DROGOWE I PRZEJŚCIA

1. Na terenie bocznicy zlokalizowany jest przejazd kolejowo-drogowy i przejście dla pieszych

L.P	Przejazd w torze nr	Umiejscowienie przejazdu /km/	Kategoria przejazdu	Osygnalizowanie przejazdu	Uwagi
1	2	3	4	5	6
1	tor 852	km bocznicy - 0,135,40	A	krzyże Św. Andrzeja	
		km linii nr 14 – 236,200			
2	tor 856	km 0,168	Przejście dla pieszych	Tablice ostrzegawcze,	

## 7. WAGI WAGONOWE

1. Na terenie bocznicy znajdują się 1 waga wagonowa usytuowana w torze 852.
2. Waga posiadają długość pomostu wynoszącą 16 metrów i przystosowana jest do udźwigu do 100 ton,
3. Przejazd przez wagę lokomotywą jest dozwolony z szybkością 3 km/h i tylko wtedy gdy mechanizmy wag wagonowych są unieruchomione (zamknięte).
4. Pozostawianie taboru na wadze wagonowej na postój jest zabronione.
5. Waga wagonowa jest osygnalizowana sygnałami zamknięcia toru przeznaczonymi do osygnalizowania wag Z-1,
6. Waga wagonowa jest obsługiwana przez magazyniera właściciela bocznicy.
7. Obsługa wagi winna się odbywać zgodnie z instrukcją urządzenia znajdującą się w pomieszczeniu wagi.

## 8. INNE URZĄDZENIA

1. Na bocznicy kolejowej nie funkcjonują inne urządzenia jak np. skrajniki, podnośniki wagonowe itp.

## 9. BRAMY KOLEJOWE

1. Na torach bocznicy znajdują się bramy kolejowe ograniczające przed wstępem osób postronnych na teren zakładu i do lokomotywowni. Bramy w położeniu normalnym są zamknięte i osygnalizowane tarczami D1 „Stój” namalowanymi na skrzydłach bram z obu stron
2. Bramy zlokalizowane są na:
  - a) Nr 3 nad torem nr 852 w km 0,115,30 – wjazd na teren zakładu,
  - b) Nr 4 nad torem nr 852 w km 0,147,00 – wjazd na teren zakładu,
  - c) Nr 5 nad torem nr 852a w km 0,155,00 – wjazd na teren zakładu,
  - d) Nr 5a nad torem nr 856 w km 0,161,00 – wjazd na teren zakładu,
  - e) Nr 5b nad torem nr 852a w km 0,175,00 – wjazd na teren zakładu,
  - f) Nr 5c nad torem nr 856 w km 0,178,00 – wjazd na teren zakładu,
  - g) Nad torem 853b w km 0,062,70 – wjazd do garażu.
3. Przed przejazdem składem manewrowym ustawiacz winien upewnić się, że skrzydła bramy zostały prawidłowo otwarte i zabezpieczone przed samoczynnym zamknięciem.
4. Bramy nr 3 – 5c obsługiwane są przez pracownika ochrony, natomiast brama wjazdowa do garażu obsługiwana jest przez maszynistę.

## 10. BUDOWLE I ICH SKRAJNIA

1. Na terenie bocznicy w obrębie jej torów nie ma obiektów budowlanych w granicach skrajni o parametrach wg PN-69K-02057, Wytocznych UIC oraz przepisów wewnętrznych utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznicy za wyjątkiem toru 852 i 853b gdzie wybudowane są rampy boczne, gdzie nie jest zachowana skrajnia budowli.

## **11. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM**

1. Urządzeniami zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznicach są wykolejnice WK-1, WK-2 wyposażone są w latarnie wykolejnicowe w porze ciemnej oświetlane, które wskazują odpowiednie sygnały informujące o aktualnym położeniu wykolejnicy Z-1 „wykolejnica na torze” lub Z-2 „wykolejnica zdjęta z toru”. Wykolejnice WK-1 i WK-2 są obsługiwane przez dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko nr 3 na żądanie drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznicę lub użytkownika bocznic. Wykolejnice utrzymywane są przez pracownika PKP PLK SA, Sekcja Eksploatacji w Lesznie
2. Zabezpieczeniem przed nie uzgodnionymi wyjazdami z bocznic na tory zarządcy infrastruktury kolejowej Zakładu Linii Kolejowych Ostrów Wielkopolski są wykolejnice WK1 i WK2
3. Na bocznicach w pomieszczeniu kierownika magazynu znajduje się jedna zapasowa spona iglicowa. Klucze od zapasowej spony iglicowej po jej założeniu na zwrotnice należy przechowywać w pomieszczeniu kierownika magazynu.
4. Za stan spony iglicowej, klucza w czasie znajdowania się tego urządzenia na rozjazdach, odpowiedzialny jest kierownik magazynu.

## **12. POSTERUNKI TECHNICZNE**

1. Na bocznicach kolejowych nie funkcjonują żadne posterunki techniczne.

## **13. SYGNALIZATORY WSKAŹNIKI I TABLICE**

1. Na terenie bocznic semaforów i tarcz zaporowych nie ma.
2. Istniejące tarcze manewrowe Tm 4 i Tm5 są własnością PKP PLK S.A., obsługiwane przez dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko nr 3, służące do podawania sygnałów manewrowych dla grup manewrowych wyjeżdżających z bocznic.
3. Tory zakładowe zakończone są kozłami uporowymi typu normalnego z ławami piaskowymi od 6,0m do 10,0m, z sygnałem Z-1 „Stój koniec toru”,
  - a. Przy torach prowadzących do budynku, garażu itp. sygnały te znajdują się na bramach wjazdowych do tych obiektów,
  - b. W ukresach wszystkich rozjazdów ustawione są wskaźniki W – 17.
  - c. Tablice z napisem „PUNKT ZDAWCZO – ODBIORCZY” ustawione są na km 0,054,00 przy torze 852 i na km 0,045,50 przy torze 858.
5. Na zwrotnicach wszystkich rozjazdów umieszczone są wskaźniki zwrotnicowe „W” oznaczające kierunek jazdy przez ułożoną zwrotnicę rozjazdu, w postaci latarni nie oświetlanych w porze ciemnej.

## **14. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ**

1. Teren bocznic posiada oświetlenie zewnętrzne elektryczne. Wzdłuż torów bocznicowych na słupach rozmieszczone są punkty świetlne, tj. lampy rtęciowe o mocy 250 W. Dodatkowo punkty świetlne zainstalowane są na budynkach zakładowych również lampy rtęciowe o mocy 250 W.
2. Utrzymanie oświetlenia w dobrym stanie technicznym, wymiana żarówek i konserwacja instalacji należą do obowiązków konserwatora wyznaczonego przez właściciela bocznic.
3. Sterowanie oświetleniem miejsca odgałęzienia torów zdawczo - odbiorczych i torów wewnątrz zakładowych, ramp, placów, itp. odbywa się włącznikiem prądu na tablicy rozdzielczej, znajdującej się na portierni. Oświetlenie włącza i wyłącza pracownik ochrony zakładu, według opracowanego przez właściciela bocznic terminarza oświetlenia poszczególnych punktów na terenie zakładu. Sterowaniem oświetleniem na terenie PKP sterowane jest włącznikiem zmiernym.
4. Minimalne natężenie oświetlenia światłem elektrycznym torów zdawczo-odbiorczych i zakładowych powinno wynosić minimum 30 Lux. (wg PN-71 /E-02034).
5. Rezerwowego oświetlenia bocznic nie posiada.
6. O wszelkich usterkach w oświetleniu torów na terenie bocznic ustawiacz MAJKOLTRANS powinien zgłaszać Kierownikowi Magazynu.
7. Oświetlenie zewnętrzne torów bocznic musi być bezwzględnie włączone w porze ciemnej lub w warunkach ograniczonej widzialności na czas wykonywania pracy manewrowej, obsługi bocznic i czynności ładunkowych.,

# **ROZDZIAŁ III**

## **PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO**

### **1. OKRĘGI NASTAWCZE**

1. Bocznicą kolejową stanowi jeden okręg nastawczy. Okręg nastawczy stanowią wszystkie, tory na bocznicę wymienione w pkt. 1 i rozjazdy wymienione w pkt. 2 rozdziału II. niniejszego regulaminu,
2. Posterunków ruchu na i przy bocznicę kolejowej nie ma.

### **2. REJONY MANEWROWE**

1. Bocznicą stanowi jeden okręg manewrowy i jednocześnie jeden rejon manewrowy.
2. Na bocznicę obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie nie może wykonywać manewrów więcej niż jedna lokomotywa manewrowa.
3. Podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych przez przewoźnika, tabor kolejowy musi znajdować się w granicach ukresów, a lokomotywa manewrowa użytkownika bocznicę muszą się znajdować na torze 853a w garażu lub przed garażem zamknięte i zabezpieczone przed uruchomieniem przez nieupoważnione osoby.

### **3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI**

1. Bocznicą posiada łączność telefoniczną ogólnoużytkową natomiast drużyny manewrowe i lokomotywa manewrowa użytkownika bocznicę wyposażone są w radiotelefony przenośne typu SL70-R.
2. W czasie obsługi bocznicę i wykonywania pracy manewrowej przez przewoźnika, stosowana jest radiołączność manewrowa przewoźnika wykonującego pracę manewrową.

### **4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRA-STRUKTURĄ STYCZĄ**

1. Przewoźnik obsługujący bocznicę kolejową lub kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę, powiadamia użytkownika bocznicę o jej obsłudze, w odpowiednim czasie określonym umową na obsługę bocznicę umożliwiającym spełnienie przez użytkownika bocznicę warunków do jej obsługi,
2. Obsługa bocznicę może odbywać się tylko wówczas, gdy zostały spełnione następujące warunki na terenie bocznicę:
  - a) Użytkownik bocznicę kolejowej został powiadomiony o jej obsłudze, a przewoźnik został poinformowany przez użytkownika bocznicę o braku przeciwwskazań do jej obsługi;
  - b) przewoźnik obsługujący bocznicę kolejową lub kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę, poinformował dyżurnego ruchu stacji Leszno o otrzymaniu od użytkownika bocznicę informacji o przygotowaniu bocznicę do jej obsługi i braku przeszkód do jej obsługi;
  - c) zachowane zostały ukresy we wszystkich rozjazdach na drodze dojazdu do punktów zdawczo odbiorczych na bocznicę;
  - d) na bocznicę kolejowej nie są prowadzone żadne roboty i nic nie zagraża bezpieczeństwu ludzi i taboru;
  - e) drużyna manewrowa przewoźnika podstawiającego tabor kolejowy na tor zdawczo - odbiorczy została powiadomiony o sytuacji eksploatacyjnej na punkcie zdawczo-odbiorczym.
3. Po spełnieniu warunków określonych w pkt. 2, kierujący manewrami przewoźnika kolejowego zgłasza gotowość obsługi bocznicę dyżurnemu ruchu LCS Leszno stanowisko 3

## 5. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU

1. Drogi przebiegu związane z obsługą bocznicy przez przewoźnika kolejowego, układane są przez i w sposób określony w pkt. 7.
2. Drogi przebiegu dla manewrów wykonywanych na bocznicy przez użytkownika bocznicy, układane są przez drużynę manewrową użytkownika bocznicy.
3. Zwrotnice rozjazdów na bocznicy po dokonaniu obsługi przez przewoźnika do położenia zasadniczych przestawia drużyna manewrowa użytkownika bocznicy.
4. Podczas przygotowania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice nastawiać kolejno poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy.
5. Przed podaniem sygnału do jazdy manewrowej kierujący manewrami obowiązany jest sprawdzić prawidłowość ułożenia drogi przebiegu dla danej jazdy manewrowej oraz wzrokowo upewnić się, że zwrotnice rozjazdów są ułożone odpowiednio dla przyjętych jazd manewrowych.
6. Jazda manewrowa, po uprzednio przygotowanej drodze przebiegu może się odbyć dopiero wtedy, gdy kierujący manewrami upewni się, że nie ma żadnych przeszkód dla jazdy.
7. Zasadnicze położenie, sposób obsługi (nastawiania), uzależnienia rozjazdów i wykolejnic na bocznicy:

Numer zwrotnicy/ Wykolejnic typ / za- mknięcie	Położenie zasadnicze Zwrotnicy/wykolejnic	Sposób przestawiania: „r” – ręczny	Obowiązek przesta- wienia zwrotnicy należy do	Przystosowanie zwrotnicy do lokalnego nastawiania	Wyposażenie rozjazdu w latarnię	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
8 S-49 suwakowe	na tor nr 852	e	dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko 3	nie	nie	
3ab S-49 suwakowe	na tor nr 858	e	dyżurnego ruchu nastawni LCS Leszno stanowisko 3			
851 S-49 suwakowe	na tor nr 858	r				
852 S-49 suwakowe	na tor nr 852a	r				
853 Typ 8 hakowe	na tor nr 853b	r		tak	tak	
854 Typ 8 hakowe	na tor nr 851	r		tak	tak	
855 Typ 8 hakowe	na tor nr 852a	r		tak	tak	
WK-1	nałożona na tor	e	dyżurnego ruchu. LCS Leszno stanowisko 3.	tak	tak	
WK-2	nałożona na tor	e	dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko 3	tak	tak	

## **6. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY**

1. Obsługa bocznicy dokonywana jest sposobem manewrowym, wg organizacji i zasadach obowiązujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., grupami manewrowymi kierowanymi ze stacji Leszno na tor zdawczo – odbiorczy na bocznicę i z powrotem po jej obsłudze na stację Leszno.
2. Podstawiane wagony na bocznicę lokomotywa przewoźnika kolejowego pcha, a zabierane z bocznicy ciągnie. Gdy obsługi bocznicę dokonuje użytkownik bocznicy, dopuszcza się, aby wagony zarówno podstawiane jak i zabierane z bocznicy były ciągnięte lub pchane.
3. Maksymalna długość składu manewrowego obsługującego bocznicę nie może przekraczać długości użytkowej toru zdawczo odbiorczego 852 lub 858 w zależności na który tor będą podstawiane wagony na bocznicę.
4. Grupa manewrowa do obsługi bocznicy podstawiana jest ze stacji Leszno z drużyną manewrową przewoźnika obsługującego w danym momencie bocznicę.
5. Lokomotywa przewoźnika po obsłudze bocznicy przestawiana jest na powrót do stacji Leszno,

## **7. POZWOLENIE NA JAZDĘ**

1. Pozwolenie na jazdę manewrową na bocznicę, podczas jej wykonywania przez użytkownika bocznicy kolejowej, podaje ustawiacz użytkownika bocznicy kierujący pracą manewrową.
2. Ustawiacz, lub kierujący pracą manewrową przewoźnika obsługującego bocznicę daje pozwolenie na jazdę manewrową podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych dla pojazdów tego przewoźnika.
3. Zezwolenie na jazdę jak w punkcie 1 i 2 podaje się za pomocą sygnałów ręcznych zgodnych z Instrukcją o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach kolejowych Majkoltrans sp. z o.o MKT-1,
4. Zezwoleniem na jazdę manewrową do obsługi bocznicy ze stacji Leszno i jazda powrotną z bocznicy na stację Leszno, odbywa się na sygnał jazda manewrowa dozwolona na odpowiednim dla jazdy sygnalizatorze, obsługiwanym przez dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko 3.

# ROZDZIAŁ IV

## WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

### 1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU

1. Na terenie bocznic w obrębie jej torów nie ma obiektów budowlanych w granicach skrajni o parametrach wg PN-69K-02057, Wytycznych UIC oraz przepisów wewnętrznych utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznic, za wyjątkiem torów 852 i 853b gdzie wybudowane zostały rampy boczne.
2. Do zajezdni ze względu na wysokość bramy zabroniony jest wjazd lokomotyw typu SM-42, SM-30 i 401Da. Na kanale rewizyjnym może znajdować się tylko 1 lokomotywa 409 Da.
3. Dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicowych wynosi 20 ton/oś.
4. Masa hamująca składów:
  - a) Rzeczywista masa hamująca:
    - 1) rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich wagonów z czynnymi hamulcami znajdujących się w składzie manewrowym;
    - 2) masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przedstawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.
  - b) Wymagana masa hamująca:
    - 1) dla każdego składu manewrowego należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca składu manewrowego nie jest mniejsza od wymaganej.
    - 2) wymaganą masę hamującą (Mhw) składu manewrowego obliczana się według wzoru:

$$Mhw = \frac{Mo \times Pw}{100}$$

gdzie:

Mo - masa ogólna w tonach składu manewrowego (suma mas wagonów wraz z ładunkiem bez czynnej lokomotywy);

Pw - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

- 3) procent wymaganej masy hamującej (Pw) składu manewrowego, dla jazdy po torach bocznic z maksymalną prędkością 10 km/h, wynosi 8%.
- 4) jeżeli rzeczywista masa hamująca składu manewrowego jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę składu manewrowego odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (Mo), jaką można przetaczać składem manewrowym przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (Mhr) i wymaganym procencie masy hamującej (Pw), oblicza się według wzoru:

$$Mo = \frac{Mhr \times 100}{Pw}$$

- 5) jeżeli części składu manewrowego jest hamowana hamulcem zespolonym, a część hamulcami ręcznymi, to masę hamującą oblicza się oddzielnie dla każdej z tych części. W przypadku gdy w części składu manewrowego hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to -jeżeli w części składu manewrowego na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej i część składu manewrowego na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu manewrowego - rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu manewrowego na hamulcach zespolonych.
5. Na bocznic maksymalna długość przetaczanego składu manewrowego bez obsadzenia hamulców wagonowych nie może przekraczać 1 wagonu.
6. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym, to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych.
7. Sprawdzenie to polega na dokręceniu dźwigni hamulca do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła. Następnie przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę należy hamulec wyluzować i sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość ( nie ocierają o obręcz koła).

- Z uwagi na niezelektryfikowane tory linii kolejowej nr 12 na stacji Leszno, oraz tory bocznic kolejowej, składy manewrowe do obsługi bocznic prowadzone są wyłącznie trakcją spalinową. Innych ograniczeń w kursowaniu rodzajów pojazdów kolejowych nie ma.

## 2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ

- Maksymalna prędkość wszystkich pojazdów kolejowych po torach bocznic nie może przekroczyć 10 km/h po wolnym torze.
- Manewry na bocznic należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku.
- Prędkość jazd manewrowych należy zawsze dostosowywać do istniejących warunków na bocznicy, a w szczególności do widoczności, rodzaju wykonywanej pracy manewrowej i warunków atmosferycznych oraz do pory dnia i roku.
- Zachowanie nakazanej prędkości jazdy manewrowej w różnych warunkach eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa pracy manewrowej na bocznicy.
- Manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody, niebezpieczeństwa lub zagrożenia, można było prędkość danej jazdy manewrowej niezwłocznie zredukować do bezpiecznej albo zatrzymać manewrujący tabor.
- Prędkości jazd manewrowych na bocznic w zależności od charakteru i warunków wykonywania manewrów:

Lp	Określenie warunków eksploatacyjnych dla jazdy manewrowej	Największa dozwolona prędkość jazdy po torach bocznicy
1.	Składem manewrowym wagonami naprzód, w sytuacji gdy jest on poprzedzany przez manewrowego gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie	5 km/h
2.	Na punkcie ładunkowym, przy którym usytuowane są urządzenia służące do załadunku lub rozładunku wagonów	5 km/h
3.	Podczas przejazdu przez pomost wagi wagonowej	5 km/h
4.	Przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru	3 km/h
5.	Po torze obok którego pracują ludzie	3 km/h
6.	Po torze obok ramp	3 km/h
7.	W czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności, zamieci śnieżnej, gołoledzi, burzy, silnego deszczu, mgły, itp.	3 km/h

## 3. MANEWRY PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA

- Lokalizacje przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia dla pieszych na terenie bocznic wskazano w pkt. 6 rozdziału II niniejszego regulaminu.
- Przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z punktu zdawczo odbiorczego toru 858 przejazd kolejowo – drogowy w km. 236,200 linii 14 w ciągu ulicy Święciechowskiej zabezpieczony jest rogatkami obsługiwanymi przez dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko 3, na żądanie pracownika użytkownika bocznicy. Ruch drogowy od strony ulicy Święciechowskiej w km 0,135,40 przed torem 852 wstrzymuje ruch kołowy (drogowy) sygnałem D-7 uprawniony pracownik użytkownika bocznicy. Aby umożliwić korzystanie z przejazdu kolejowo drogowego pojazdom drogowym i pieszym należy pracę manewrową przez przejazd wstrzymywać w odstępach minimum 10 minutowych. Należy niezwłocznie przerwać manewry na przejeździe drogowym dla przepuszczenia pojazdów uprzywilejowanych będących w akcji i dających odpowiednie sygnały.
- Podczas wykonywania manewrów przez przejazd drogowy i przejście dla pieszych należy stosować następującą zasadę:
  - Podczas dojeżdżania taboru do przejazdu lub przejścia dla pieszych, maszynista lokomotywy zobowiązany jest podawać sygnał „Baczność” przy użyciu gwizdawki lokomotywy.
  - Po dojechaniu manewrującego taboru do przejazdu lub przejścia dla pieszych, kierujący pracą manewrową ustawiacz, winien zatrzymać manewrujący tabor przed przejazdem, wstrzymać ruch



kołowy na przejeździe lub ruch pieszcy na przejściu, a następnie zezwolić stosownym sygnałem manewrowym maszyniście na dalszą jazdę składu manewrowego.

- c) Powyższe zasady obowiązują zarówno podczas spychania jak i ciągnięcia wagonów przez lokomotywę.

#### **4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY**

1. Podstawianie i zabieranie wagonów na i z boczniccy przez przewoźników dokonywane jest na i z torów zdawczo-odbiorczych.
2. Na wniosek użytkownika boczniccy, ruch lokomotyw przewoźników może odbywać się po wszystkich torach boczniccy kolejowej wg zasad i organizacji określonej przez użytkownika boczniccy z kierowaniem pracy manewrowej przez kierującego manewrami użytkownika boczniccy.

#### **5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ**

1. Użytkownik boczniccy kolejowej, jako przewoźnik kolejowy rzeczy, posiada odpowiednie uprawnienia do wyjazdu z boczniccy na tory stacji Leszno oraz inne bocznicce tej stacji po uprzednim szkoleniu autoryzacyjnym.
2. Wyjazd odbywa się za zgodą i porozumieniem z dyżurnym ruchu LCS Leszno stanowisko 3, zgodnie z regulaminem technicznym PKP PLK S.A. stacji Leszno.

# ROZDZIAŁ V

## ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ

### 1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW

1. Podmiotami uprawnionymi do wykonywania pracy manewrowej na bocznicach są:
  - d) Licencjonowany przewoźnik kolejowy w rejonie torów zdawczo – odbiorczych podczas obsługi bocznic,
  - e) Użytkownik bocznic w obrębie całej bocznic.

### 2. TABOR KOLEJOWY DEDYKOWANY DO OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Bocznicę może być obsługiwana przez lokomotywy użytkownika bocznic na które zostały wydane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów szynowych, przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Są to lokomotywy następujących typów, gdzie ustalono siły uciążu przy wykonywaniu pracy manewrowej
  - a) lokomotywa spalinowa typu 6D (Ls 800) oznaczenie PKP SM-42 - 2400,00 ton,
  - b) lokomotywa spalinowa typu 401Da (Ls-350E) - 600,00 ton,
  - c) lokomotywa spalinowa typu Ls 300 (oznaczenie PKP SM-30) - 600,00 ton,
  - d) lokomotywa spalinowa typu Ls 150, 409Da (oznaczenie PKP SM03) - 300,00 ton.

### 3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

1. Zajezdnia lokomotyw znajduje się na zakończeniu toru 853b. Do zajezdni ze względu na wysokość bramy zabroniony jest wjazd lokomotyw typu SM-42, SM-30 i 401Da. W zajezdni na torze znajduje się kanał rewizyjny. Na kanale rewizyjnym można pomieścić 1 lokomotywę 409 Da.
2. Garaż lokomotyw przeznaczony jest do wykonania wyposażenia, drobnych napraw i przeglądów.
3. W garażu może się znajdować jednocześnie jedna lokomotywa.
4. W inne urządzenia i środki trakcyjne jak np. podciągarki bocznic nie jest wyposażona.
5. W czasie wolnym od pracy manewrowej, lokomotywa użytkownika bocznic odstawiana jest na postój do garażu zlokalizowanego na torze nr 853a lub przed garażem.
6. Na bocznicach zabronione jest przetwarzanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

### 4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Obsadę lokomotywy manewrowej użytkownika bocznic „ZPE Leszno” stanowi jeden maszynista (pracownik posiadający uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych wyłącznie w obrębie bocznic kolejowych).
2. Wyposażenie maszynisty lokomotywy manewrowej stanowi:
  - a) przybory sygnałowe;
  - b) ochronne ubranie robocze;
  - c) kamizelka ostrzegawcza;
  - d) rękawice ochronne,
3. Na lokomotywie manewrowej użytkownika bocznic musi znajdować się:
  - a) aktualne świadectwo sprawności technicznej;
  - b) książka pokładowa pojazdu kolejowego z napędem,
  - c) 2 płozy hamulcowe.
  - d) pojazd trakcyjny, wykonujący manewry z wagonami z towarami niebezpiecznymi, powinny posiadać sprawny radiotelefon manewrowy oraz dodatkowo być wyposażone w środki ochrony układu oddechowego (sprzęt uciezkowy oczyszczający), dla drużyny trakcyjnej (niezbędny w razie zaistnienia konieczności ewakuacji),
  - e) W kabinie pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry z towarami niebezpiecznymi powinna znajdować się instrukcja pisemna dla maszynisty.
4. Obsada i wyposażenie drużyn trakcyjnych i lokomotyw przewoźnika musi być zgodna z wewnętrznymi przepisami licencjonowanego przewoźnika kolejowego, dokonującego obsługi bocznic.

## **5. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE**

1. Skład drużyny manewrowej użytkownika boczniczy „ZPE Leszno” stanowi jeden ustawiacz.
2. Wyposażenie ustawiacza w czasie wykonywania pracy manewrowej:
  - a) w porze dziennej chorągiewkę sygnałową;
  - b) w porze ciemnej latarkę sygnałową ze światłem koloru białego;
  - c) gwizdawkę ustną;
  - d) hełm i rękawice ochronne;
  - e) kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego lub ubranie ochronne ostrzegawcze w kolorze pomarańczowym z taśmą odblaskową koloru białego;
3. Obsada i wyposażenie drużyn manewrowych przewoźnika musi być zgodna z wewnętrznymi przepisami licencjonowanego przewoźnika kolejowego, dokonującego obsługi boczniczy.

## **6. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ**

1. Na boczniczy można wykonywać manewry metodą odstawczą, tj. odstawianie, przestawianie i przetaczanie wagonów jedynie pojazdem trakcyjnym tj. lokomotywą manewrową przewoźnika, lub lokomotywą manewrową użytkownika boczniczy

## **7. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM**

1. W czasie manewrów lokomotywa manewrowa musi się znajdować na początku składu (ciągnięcie) lub na końcu składu (pchanie).
2. Usytuowanie lokomotywy manewrowej, podczas wykonywania pracy manewrowej, w środku składu manewrowego, między wagonami jest zabronione.

## **8. SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW**

1. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i ciągowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez przewoźnika należy wyłącznie do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika.
2. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i ciągowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez drużynę manewrową użytkownika boczniczy, należy wyłącznie do obowiązków tej drużyny manewrowej użytkownika boczniczy.
3. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową.
4. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
5. Doczepianie lokomotywy manewrowej do wagonów może być dokonywane przez maszynistę,
6. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast docięnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy tabor lub wyjście pomiędzy taboru może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.
7. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania taboru na rozjazdach i przejazdach i w innych miejscach, gdzie istnieje możliwość potknięcia się pracownika.
8. Przy wchodzeniu pomiędzy wagony dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu.
9. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych). Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
10. Przy łączeniu wagonów w składzie pociągu należy najpierw założyć na hak sprzęg ciągowy i odpowiednio skręcić, po czym połączyć sprzęgi hamulcowe, a następnie sprzęgi ogrzewcze i połączenie elektryczne, dopiero po tym otworzyć kurki powietrzne i ogrzewcze. Przy rozłączaniu wagonów czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego, a po tym w parowym przewodzie ogrzewczym kurek od strony źródła ogrzewania. Rozłączone sprzęgi hamulcowe i ogrzewcze należy założyć na wsporniki.

11. Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, ogrzewczego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się taboru.
12. Przy sprzęganiu wagonów należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. Pałak sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka. Zarzucanie pałaka sprzęgu na hak wagonu łączącego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałaka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzegającego wagony.
13. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy wagonami, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
14. Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wagonów należy założyć na haki zarzutowe.
15. Lokomotywy powinny być sprzęgnięte ze sobą i z pierwszym wagonem pociągu towarowego tak, aby zderzaki lekko dotykały do siebie tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby.
16. Przed uruchomieniem taboru kolejowego ustawiacz kierujący pracą manewrową powinien upewnić się, czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy łączeniu wyszli spod wagonów.

## 9. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM

1. Tory boczniczy zlokalizowane są w poziomie za wyjątkiem torów 854, 855 i 858 które znajdują się na pochyleniu toru wynoszącym od 2,3‰ do 9,7‰., Dokładne pochylenia podłużne torów wskazano planie schematycznym boczniczy kolejowej i punkcie 1.2 Rozdziału II niniejszego regulaminu.
2. Wagony przewidziane na postój muszą być zabezpieczone przed możliwością zbiegnięcia, przemieszczenia się.
3. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem w każdym przypadku po ukończeniu manewrów oraz przed odłączeniem środka trakcyjnego.
4. Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem, przemieszczeniem się, dokonuje się przez sprzęgnięcie taboru, wyłożenie płoza hamulcowego pod skrajne koło wagonu od strony spadku, a w przypadku pozostawienia wagonów na spadku wynoszącym powyżej 2,5 ‰, dodatkowo dokonać zakręcenia hamulców ręcznych na dwóch posiadających czynne hamulce ręczne pierwszych wagonach od strony spadku.
5. Pozostawianie wagonów po zakończeniu pracy manewrowej oraz od momentu podstawiania taboru na bocznicę do momentu jego zabrania z boczniczy przez przewoźnika bez zabezpieczenia, jest zabronione.
6. Podczas wykonywania czynności za i wyładunkowych, wagony powinny być zabezpieczone przed przemieszczeniem się jak wskazano w pkt 4.
7. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem: kamieni, kawałków drewna, blach, żelaza itp. przedmiotów nie przystosowanych do tego celu.
8. Podczas zabierania wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego, przed daniem sygnału do odjazdu, drużyna manewrowa przewoźnika zobowiązana jest odkręcić hamulce ręczne i usunąć płozy hamulcowe oraz złożyć je w odpowiednich dla lokalizacji stojakach.
9. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, przemieszczeniem się na boczniczy odpowiedzialny jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika lub kierujący manewrami użytkownika boczniczy, każdy w przypadku wykonywania przez siebie manewrów, natychmiast po ich zakończeniu, albo po odstawieniu przetaczanego taboru przed odłączeniem środka trakcyjnego.
10. Uchylenie zabezpieczenia (płóz hamulcowych, odkręcenie hamulców ręcznych) należy do kierujących manewrami ustawiacza przewoźnika lub użytkownika boczniczy każdego z nich w przypadku zabierania przez siebie wagonów przed udzieleniem zezwolenia na jazdę.
11. Sprawdzenie właściwego zabezpieczenia taboru po podstawieniu wagonów na bocznicę dodatkowo należy do kierującego manewrami ustawiacza użytkownika boczniczy.

## 10. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI

1. Do zabezpieczenia taboru kolejowego na bocznicę stosowane są płozy hamulcowe.
2. Płozy hamulcowe ocechowane są znakiem bocznicę „ZPE” oraz kolejnymi numerami od 1 do 12 i są zlokalizowane:
  - a) Przy torze 852 w stojaku na wysokości tablicy „Punkt zdawczo-odbiorczy” - 2 płozy hamulcowe;
  - b) Przy torze 858 w stojaku na wysokości tablicy „Punkt zdawczo-odbiorczy” - 2 płozy hamulcowe;
  - c) Przy obrotnicy obok toru 853a w stojaku - 4 płozy hamulcowe;
  - d) Przy rozjeździe 853 w stojaku - 2 płozy hamulcowe;
  - e) na każdej lokomotywie użytkownika bocznicę – po 2 płozy hamulcowe, za które w czasie pracy odpowiedzialny jest maszynista lokomotywy.
3. Płozy hamulcowe nie użyte do zabezpieczania taboru muszą być umieszczone na stojaku do tego przeznaczonym.
4. Za stan, ilość i właściwe stosowanie płóz hamulcowych na bocznicę odpowiada kierownik transportu na bocznicę.

## ROZDZIAŁ VI

### ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ

#### 1. POSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ

1. Obsługa bocznicę przez przewoźnika dokonywana jest zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego LCS Leszno obsługującego bocznicę i niniejszego regulaminu pracy bocznicę kolejowej, obowiązującego rozkładu jazdy pociągów oraz planu obsługi bocznicę jeżeli występuje.
2. Na bocznicę mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez Spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A..
3. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania obsługi bocznicę przez przewoźnika jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika.
4. Na bocznicę obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie nie może wykonywać manewrów więcej niż jedna lokomotywa manewrowa.
5. Zasadniczo wykonywanie pracy manewrowej na bocznicę dozwolone jest składami manewrowymi, których wagony połączone są na hamulec zespolony. Wymagany ciężar hamujący ustalony jest na 30% ciężaru ogólnego składu manewrowego. 1/3 Wagonów winna mieć czynny hamulec zespolony.
6. W wyjątkowych przypadkach lokomotywa może przestawiać (ciągnąć, spychać) jeden wagon bez połączenia na hamulec zespolony.
7. Jednorazowo na bocznicę w tym samym czasie może znajdować się na torach zdawczo odbiorczych, maksymalnie 1 skład manewrowy o maksymalnej długości składu nie przekraczającej długości użytkowej toru zdawczo - odbiorczego.
8. Obsługa bocznicę może być dokonana w godz. od 7<sup>00</sup> do 19<sup>00</sup> według planu obsługi bocznicę i rozkładu jazdy ustalonego przez przewoźników kolejowych.
9. Obsługa bocznicę dokonywana jest lokomotywami przewoźników kolejowych.
10. Plan obsługi bocznicę sporządza przewoźnik kolejowy. Plan obsługi bocznicę przewoźnik kolejowy przekazuje właścicielowi i użytkownikowi bocznicę na piśmie. Plan obsługi bocznicę przewoźnik może zmienić w porozumieniu z użytkownikiem i właścicielem bocznicę.
11. O zamierzonej obsłudze przewoźnik kolejowy zawiadamia kierownika transportu użytkownika bocznicę i dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko 3. O powyższym kierownik transportu użytkownika bocznicę powiadamia ustawiacza użytkownika bocznicę. Ustawiacz użytkownika bocznicę powinni oczekiwać przy punkcie zdawczo - odbiorczym na przyjazd składu manewrowego ze stacji obsługującej.
12. W ramach jednej obsługi bocznicę, przewoźnik kolejowy może dokonać tylko podstawienia wagonów na bocznicę lub zabrania wagonów z bocznicę.
13. Podstawiane wagony na bocznicę lokomotywa przewoźnika kolejowego pcha, a zabierane z bocznicę ciągnie. Gdy obsługi bocznicę dokonuje użytkownik bocznicę, dopuszcza się, aby wagony zarówno podstawiane jak i zabierane z bocznicę były ciągnięte lub pchane.
14. Jednorazowo na bocznicę można podstawić jak skład manewrowy o długości nie przekraczającej długości toru zdawczo – odbiorczego na który przestawiane są wagony.
15. Największy dopuszczalny nacisk osi na szyny na torach bocznicowych wynosi 20 ton.
16. Po torach bocznicę mogą się poruszać wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących na sieci PKP S.A.

17. Ze względu na promień łuku na bocznicach, zabroniony jest wjazd lokomotyw trzyosiowych lub na wózkach trzyosiowych.
18. Za rozjazdem Nr 8 (odgałęziającym bocznicę) na prawej szynie toru 852 zamontowana jest wykołajnica Wk 2 oraz za rozjazdem nr 3 (odgałęziającym bocznicę) na prawej szynie toru 858 zamontowana jest wykołajnica Wk-1, które są nastawiane elektrycznie przez dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko 3 i w położeniu zasadniczym nałożone są na szynę.
19. Wszystkie zwrotnice na terenie bocznic nie posiadają żadnych zamknięć i uzależnień między sobą,
20. Lokomotywa przewoźnika kolejowego przy podstawianiu i zabieraniu wagonów może dojeżdżać tylko do miejsca oznaczonego tablicą „Punkt zdawczo-odbiorczy”.
21. Użytkownik bocznic jako licencjonowany przewoźnik kolejowy rzeczy, posiada odpowiednie uprawnienia do wyjazdu z bocznic na tory stacji Leszno oraz inne bocznic tej stacji po uprzednim szkoleniu autoryzacyjnym. W związku z powyższym dopuszcza się możliwość podstawiania wagonów na bocznicę i zabierania wagonów z bocznic na stację Leszno przez drużynę manewrową i lokomotywę użytkownika bocznic. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznic przejmują wszystkie obowiązki przewoźnika kolejowego wynikające z niniejszego regulaminu.
22. Droga przebiegu dla lokomotyw przewoźnika przy obsłudze torów zdawczo-odbiorczych ustawiana jest przez drużynę manewrową przewoźnika, po uzgodnieniu jazd manewrowych z ustawiaczem użytkownika bocznic, z którym należy przed wjazdem na tory zdawczo – odbiorcze omówić wykonanie pracy manewrowej.

## **2. ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ**

1. Licencjonowany przewoźnik kolejowy po podstawianiu wagonów na tor zdawczo – odbiorczy przez użytkownika bocznic, może przystąpić do realizacji zabierania wagonów z toru zdawczo odbiorczego na stację Leszno.
2. Realizacja przewozu z toru zdawczo – odbiorczego na tory stacji Leszno łączy się na zasadach jazdy manewrowej
3. Po przyjęciu wagonów na punkcie zdawczo odbiorczym od kierownika magazynu przez przedstawiciela przewoźnika, ustawiacz użytkownika układa drogę przebiegu dla wyjazdu z toru zdawczo – odbiorczego w kierunku stacji Leszno,
4. Po ułożeniu drogi przebiegu na bocznicach ustawiacz przewoźnika zgłasza gotowość do wyjazdu z bocznic dyżurnemu ruchowi stacji Leszno.
5. Po otrzymaniu zgody na wyjazd z bocznic na tory stacji Leszno na odpowiednim sygnalizatorze podany przez dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko 3, ustawiacz przewoźnika kolejowego podaje sygnał do jazdy manewrowej.
6. Podczas jazdy z torów zdawczo odbiorczych należy mieć na uwadze obostrzenia podczas przejazdu przez przejazd kolejowo – drogowy w km. 0,135,40 toru 852,

## **3. WAŻENIE WAGONÓW**

1. Na terenie bocznic znajduje się 1 waga wagonowa usytuowana w torze 852.
2. Waga posiadają długość pomostu wynoszącą 16 metrów i przystosowana jest do udźwigu do 100 ton,
3. Przejazd przez wagę lokomotywą jest dozwolony z szybkością 3 km/h i tylko wtedy gdy mechanizmy wag wagonowych są unieruchomione (zamknięte).
4. Pozostawianie taboru na wadze wagonowej na postój jest zabronione.
5. Waga wagonowa jest osygnalizowana sygnałami zamknięcia toru przeznaczonymi do osygnalizowania wag Z-1,
6. Waga wagonowa jest obsługiwana przez magazyniera właściciela bocznic.
7. Obsługa wagi winna się odbywać zgodnie z instrukcją urządzenia znajdującą się w pomieszczeniu wagi.

#### **4. PLANOWANIE PRACY MANEWROWEJ**

1. Organizowanie i planowanie pracy manewrowej na boczniczy należy do obowiązków kierownika magazynu.
2. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez przewoźnika podczas obsługi boczniczy należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika.
3. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez drużynę manewrową użytkownika boczniczy należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza boczniczy.
4. Celem wykonywania pracy manewrowej na boczniczy jest:
  - 1) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów zdawczo-odbiorczych;
  - 2) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych;
  - 3) przestawianie pojedynczych wagonów, grup wagonów z jednego toru na drugi;
  - 4) przetaczanie pojedynczych wagonów i grup wagonów po torze.
5. Kierujący manewrami ustawiacz użytkownika boczniczy odpowiada za zorganizowanie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi punktów ładunkowych.
6. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika odpowiada za zorganizowanie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi boczniczy tj. jej punktów zdawczo-odbiorczych.

#### **5. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW**

1. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z obsługą boczniczy przez przewoźnika kierujący tymi manewrami ustawiacz obowiązany jest poinformować pracowników własnej drużyny manewrowej, o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy manewrowej oraz ustawiacza użytkownika boczniczy, a w razie jego braku, innego pracownika wyznaczonego przez kierownika transportu na boczniczy..
2. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z przetaczaniem taboru, na punktach ładunkowych lub przestawieniem taboru z toru na tor przez ustawiacza boczniczy, kierujący tymi manewrami ustawiacz obowiązany jest poinformować wszystkich pracowników związanych z przetaczaniem, czynnościami na w/w punktach, o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy manewrowej.
3. Pracownicy związani z pracą manewrową i czynnościami na punktach ładunkowych powinni być poinformowani i wiedzieć, kto z drużyny manewrowej jest kierującym manewrami.

# ROZDZIAŁ VII

## OBSŁUGA PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO I ŁADUNKOWEGO

### 1. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM.

1. Punkty zdawczo-odbiorcze boczniczy kolejowej zlokalizowane są na bocznicowych torach nr 852 i 858.
2. Miejsca punktów zdawczo-odbiorczych oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi:
  - a) dla toru 852 – z prawej strony toru, w km 0,054,00 toru nr 852
  - b) dla toru nr 858; po prawej stronie tego toru, w km 0,045.50 tego toru.
3. Kierownik magazynu współpracuje z ustawiaczem przewoźnika w czasie obsługi boczniczy w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym boczniczy.
4. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznicę, odbywa się na podstawie „planu obsługi boczniczy” opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem boczniczy, bez planu jeżeli takiego nie opracowano lub na podstawie rozkładu jazdy pociągów.
5. Poza planem obsługi wagony mogą być podstawione lub zabrane z boczniczy tylko za obopólnym uzgodnieniem przewoźnika z użytkownikiem boczniczy i za zgodą zarządcy linii kolejowej.
6. W przypadku dokonywania pozaplanowych obsług, przewoźnik w odpowiednim dokumencie zdawczym zaznacza, czy obsługa pozaplanowa jest dokonywana ze względów eksploatacyjnych, czy też na żądanie użytkownika boczniczy.
7. Przewoźnik podstawia wagony przeznaczone na bocznicę na punkt zdawczo-odbiorczy oraz zabiera z niego wagony na podstawie odpowiednich dokumentów zdawczo-odbiorczych określonych umową na obsługę boczniczy.
8. W imieniu przewoźnika wagony przekazuje na bocznicę i przyjmuje z boczniczy ustawiacz przewoźnika, natomiast odbiorcę i nadawcę przesyłek reprezentuje na punkcie zdawczo-odbiorczym kierownik magazynu lub w przypadku jego braku inny pracownik wyznaczony przez kierownika magazynu.
9. Ustawiacz przewoźnika przy podstawianiu wagonów na punkt zdawczy, w rubryce „podstawiono dnia ...” wpisuje faktyczny czas podstawienia, a przedstawiciel boczniczy potwierdza ten fakt w rubryce „odebrał dnia ...”. Zapisy muszą być dokonywane na oryginale, który otrzymuje przyjmujący wagony i kopii wykazu, którą zatrzymuje przedstawiciel przewoźnika.
10. Podczas przyjmowania na punkcie zdawczo - odbiorczym podstawionych próżnych wagonów pod ładunek, powinny być one poddane oględzinom, podczas których należy zbadać, czy wagony:
  - 1) nadają się do przewozu towaru z uwagi na swój stan techniczny;
  - 2) drzwi, pokrywy lub inne elementy zamykają się szczelnie;
  - 3) podłogi i ściany nie mają szczelin i szpar przez które mógłby wysypywać się towar;
  - 4) są czyste i nie zawierają resztek z poprzednio przewożonego towaru.
11. Obowiązkiem przyjmującego jest sprawdzenie stanu wagonów, ładunków, czy nie wykazują one uszkodzeń, braków, naruszenia ładunku itp. i w przypadku stwierdzenia usterek przyjmujący żąda od podstawiającego odnotowania w dokumencie zdawczym stwierdzonych nieprawidłowości. Wpisane nieprawidłowości powinny być podpisane przez obie strony, to jest przez przyjmującego i zdającego wagony na obu egzemplarzach dokumentu.
12. Przedstawiciel użytkownika boczniczy może odmówić przyjęcia wagonów nie nadających się pod ładunek na punktach ładunkowych boczniczy, co powinien odnotować w dokumencie zdawczym.
13. Przewoźnik obsługujący bocznicę może uważać, że wagony przez niego podstawione zostały przez użytkownika boczniczy przyjęte bez zastrzeżeń, również w przypadku, gdy przedstawiciel użytkownika boczniczy nie zgłosił się na punkcie zdawczo - odbiorczym po odbiór przekazywanych wagonów:
  - 1) w czasie ustalonym w planie obsługi boczniczy;
  - 2) z opóźnieniem nie przekraczającym dwóch godzin w stosunku do terminu planowej obsługi;
  - 3) w obsłudze dodatkowej, z nim ustalonej.W takiej sytuacji, podstawiający wagony ustawiacz przewoźnika odnotowuje w dokumencie zdawczym – „przedstawiciel boczniczy nieobecny”, nie dotyczy to jednak przewozu materiałów niebezpiecznych, gdzie musi nastąpić bezpośrednie przekazanie wagonów między przewoźnikiem a przedstawicielem nadawcy – odbiorcy przesyłki.
14. Wagony z brakiem lub uszkodzeniami przesyłki względnie brakiem lub uszkodzeniem plomb, mogą być podstawione na bocznicę tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu, albo po założeniu plomb zabezpieczających przez przewoźnika i zawiadomieniu o tym przedstawiciela odbiorcy. Powyższe powinno być odnotowane w dokumencie zdawczym i potwierdzone podpisami przez przekazującego przedstawiciela przewoźnika i przyjmującego przedstawiciela odbiorcy przesyłki.



15. O wagonach gotowych do zabrania z bocznic, nadawca przesyłki zawiadamia pisemnie przewoźnika na dokumencie odbiorczym na jedną godzinę przed ukończeniem czynności ładunkowych. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania jest doręczane pracownikowi przewoźnika w wyznaczonym umową na obsługę bocznic miejscu jeżeli taka umowa z przewoźnikiem jest zawarta.
16. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania sporządza się w trzech egzemplarzach dla grupy wagonów zdawanych, podlegających jednorazowemu przekazaniu przewoźnikowi w danej obsłudze, a kolejność spisania wagonów powinna odpowiadać zestawieniu, w jakim wagony te znajdują się na punkcie zdawczo - odbiorczym.
17. W razie ujawnienia wagonu niegotowego do zabrania, przedstawiciel przewoźnika wykreśla go z każdego z trzech egzemplarzy zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania /dokumentu odbiorczego/ i zamieszcza uwagę „niegotowy”. W takim przypadku przedstawiciel użytkownika bocznic obowiązany jest ponownie zgłosić gotowość wagonu. Drużyna manewrowa przewoźnika wyłącza taki wagon ze składu wagonów zgłoszonych do zabrania.
18. Na punkcie zdawczo - odbiorczym w przekazaniu wagonów jako przedstawiciel bocznic uczestniczy ekspedytor użytkownika bocznic lub w przypadku jego braku wyznaczony przez kierownika transportu na bocznic, pracownik z trzecim egzemplarzem zawiadomienia – dokumentu odbiorczego. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych przez użytkownika bocznic do zabrania, ustawiacz przewoźnika odnotowuje we wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia, dokumentu odbiorczego.
19. Przedstawiciel bocznic i przedstawiciel przewoźnika potwierdzają przekazanie i przyjęcie wagonów, ich stan eksploatacyjny oraz godzinę i datę przyjęcia wagonów w zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania – dokumencie odbiorczym swoim podpisem. W przypadku nieobecności przedstawiciela użytkownika bocznic, ustawiacz przewoźnika odnotowuje w w/w dokumencie uwagę: „przedstawiciel bocznic nieobecny”, nie dotyczy to jednak przewozu materiałów niebezpiecznych, gdzie musi nastąpić bezpośrednie przekazanie wagonów między przewoźnikiem a przedstawicielem nadawcy – odbiorcy przesyłki.

## **2. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH**

1. Jeżeli w wagonach, po zakończeniu czynności ładunkowych nie pozamykano drzwi lub nie pozakładano części wagonowych na swoje miejsce i nie zabezpieczono ładunku przed kradzieżą, wypadnięciem, wysypem lub stwierdzono uszkodzenie wagonu, itp., ustawiacz przewoźnika może odmówić przyjęcia i zabrania z bocznic takich wagonów.
2. Jeżeli nieprawidłowości ujawnionych przy przekazywaniu wagonów nie można usunąć natychmiast, przewoźnik zabiera grupę wagonów poprzedzający kwestionowany wagon. Użytkownik bocznic zobowiązany jest doprowadzić usterkowane wagony lub przesyłkę do należytego stanu.
3. Przedstawiciel nadawcy obowiązany jest zdawać przewoźnikowi wagony po wyładunku w stanie czystym, z pozakładanymi na właściwe miejsca luźnymi częściami, zdatne do ponownego załadunku. W szczególności wagon powinien:
  - a) być dokładnie i całkowicie oczyszczony z wszelkich pozostałości po przesyłce ostatnio przewożonej i posiadać prawidłowo zamknięte drzwi oraz pozdejmovanie nalepki kierunkowe /stare/ oraz nalepki ostrzegawcze;
  - b) mieć ściągnięte zabezpieczenia do mocowania ładunku, plomby i odrutowania;
  - c) przy wagonach platformach winny być podniesione burty boczne, podniesione kłonicie, zapięte łańcuchy i usunięte odrutowanie, oklinowanie i inne zabezpieczenia przesyłki.
4. Na żądanie przedstawiciela przewoźnika, przedstawiciel nadawcy, obecny przy przekazywaniu wagonów, obowiązany jest dla umożliwienia sprawdzenia ich stanu otworzyć je i ponownie zamknąć po sprawdzeniu.
5. Jeżeli przy zabieraniu wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego przewoźnik zauważy uszkodzenie wagonu, które przy jego podstawieniu na bocznicę nie było stwierdzone, wtedy pracownik przewoźnika żąda usunięcia tego uszkodzenia lub wprowadza się postępowanie wg przepisów wewnętrznych przewoźnika i umów na obsługę bocznic.
6. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub innych nieprawidłowości podczas przyjmowania wagonów od przewoźnika należy:
  - a) przy zanieczyszczeniach wagonów próżnych zamówionych pod załadunek, lub uszkodzeniach uniemożliwiających załadunek tych wagonów należy zażądać od przedstawiciela przewoźnika usunięcia tych nieprawidłowości lub też przyjąć tylko te wagony, które nie mają usterek lub nieprawidłowości a znajdują się przed wagonami nieprzyjętymi;

- b) przy częściowym braku lub uszkodzeniu przesyłki, braku lub uszkodzeniu plomb, wagony z tymi przesyłkami mogą być przyjęte tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu. W tym przypadku odbiorca może przystąpić do otwarcia i rozładunku wagonów tylko w obecności przedstawiciela przewoźnika, który ustala protokolarnie stan przesyłki;
- c) przy uszkodzeniach części jezdnych, ciąglowo zderzakowych, ramy oraz pudła wagonu, nie przyjmować wagonu i zażądać komisijnego sprawdzenia stanu technicznego wagonu przez uprawnionego pracownika przewoźnika.

### **3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ŁADUNKOWYM.**

1. Wagony wystawiane do zabrania z punktów ładunkowych bocznicy na punkty zdawczo odbiorcze, powinny być odpowiednio sprzęgnięte, wolne sprzęgi śrubowe oraz sprzęgi hamulcowe podwieszane na wsporniki, a sam skład powinien być należycie zabezpieczony przed zbiegnięciem płozami hamulcowymi i hamulcami ręcznymi w sposób określony niniejszym regulaminem,
2. Sprawdzanie prawidłowości podwieszenia sprzęgów hamulcowych i śrubowych należy do obowiązków ustawacza użytkownika bocznicy.
3. Przy przekazywaniu wagonów na punktach zdawczo odbiorczych należy sprawdzić ich stan, zwracając szczególną uwagę na:
  - a) prawidłowość sprzęgnięcia wagonów, tj. odpowiedniego skręcenia sprzęgów;
  - b) sprzęgi hamulcowe (węże) powinny być sprzęgnięte ze sobą w całym składzie wagonów, a kurki przewodów hamulcowych pomiędzy wagonami - otwarte, natomiast kurki skrajne - zamknięte; zbędne sprzęgi śrubowe i hamulcowe należy zawiesić na hakach zarzutnych i wspornikach wagonów;
  - c) stan techniczny wagonów aby nie stwarzał on zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w przypadku stwierdzenia jakiegokolwiek uszkodzenia wagonu zagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego należy taki wagon przygotować do wyłączenia ze składu i powiadomić o tym fakcie nadzorującemu manewry, który podejmie dalsze działania;
  - d) stwierdzone braki w ilościach i stanie urządzeń wagonowych, należy porównać w odpowiednim dokumencie zdawczym z podstawienia wagonu na bocznice, bowiem w takim stanie mogły przybyć na bocznice; jeżeli natomiast braki powstały w trakcie pobytu wagonu na bocznicy, należy je bezwzględnie szybko uzupełnić, a fakt ten zgłosić nadzorującemu manewry;
  - e) czy ładunek umieszczony na wagonach jest równomiernie rozłożony i jednakowo obciąża resory wagonów;
  - f) czy przy wagonach nie ma śladów wysypu, wycieku ładunku;
  - g) czy na wagonach ładownych i próżnych podlegających plombowaniu znajdują się właściwe plomby;
  - h) czy drzwi oraz ściany boczne i czołowe są należycie pozamykane;
  - i) czy nie brakuje części wagonowych, a luźne części pozakładano na właściwe miejsca;
  - j) czy wagony próżne są oczyszczone.
4. Obowiązek sprawdzenia, czy wszystkie części wagonów znajdują się w komplecie i na właściwych miejscach oraz czy drzwi wagonów są pozamykane, należy do obowiązków kierownika magazynu lub w przypadku jego braku do pracownika wyznaczonego przez kierownika magazynu.

#### 4. PUNKTY I URZĄDZENIA ŁADUNKOWE

##### 2. Punkty ładunkowe:

###### Magazyny:

Nr	Przy torze Nr	Nazwa magazynu	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
				w metrach	uwagi
1	852	Kryta hala	za i wyładunek etanolu	30	-
2	853b	Magazyn nr 1	Wyładunek materiałów pomocniczych	7	-
3	855	Magazyn nr 2	Wyładunek materiałów pomocniczych	30	Punkt nieczynny

###### Rampy:

Nr	Przy torze Nr	Rodzaj rampy	Szerokość rampy w m	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
					w metrach	uwagi
1	852	boczna	8	Wyładunek i załadunek beczek	35	-
2	853b	boczna	8	nie eksploatowana	20	-

###### Place ładunkowe:

Nr	Przy torze Nr	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
			w metrach	uwagi
1	852	Wyładunek węgla	70,00	-
2	853b	Rozładunek materiałów innych	7,00	-
3	854	Rozładunek benzyny i załadunek etanolu B-80	35,00	Plac nieczynny
4	855	Rozładunek i załadunek pozostałych materiałów	4,00	Plac nieczynny

## 5. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Czynności ładunkowe na bocznicach wykonywane są na torach nr 852, 853b, 854 i 855..
2. Na czas wykonywania manewrów podczas obsługi punktów ładunkowych wszelka praca ładunkowa do i z wagonów znajdujących się na punktach ładunkowych powinna być bezwzględnie wstrzymana, a użyte do tych czynności pojazdy drogowe i urządzenia ładunkowe wstrzymane, odsunięte poza skrajnię taboru i unieruchomione. Znajdujący się tam ludzie powinni być ostrzeżeni o mających nastąpić jazdach manewrowych i odsunięci na bezpieczną odległość w bezpieczne miejsca.
3. Dojazd lokomotywy manewrowej lub składu manewrowego, przy których trwają prace ładunkowe jest kategorię zabroniony.
4. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do wagonów stojących na miejscach ładunkowych bocznic, kierujący manewrami ustawiacz użytkownika bocznic obowiązany jest:
  - a) sprawdzić, czy nie odbywa się załadunek lub wyładunek wagonów;
  - b) sprawdzić, czy nie dokonuje się naprawy wagonów lub ich oczyszczania;
  - c) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych lub naprawczych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku dla uniemożliwienia jego uszkodzenia lub przesunięcia się w czasie manewrów;
  - d) zażądać odsunięcia od taboru i z nad taboru wszelkich urządzeń ładunkowych i przerwać prace wszystkich urządzeń związanych z czynnościami ładunkowymi;
  - e) zażądać pozamykania drzwi oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników;
  - f) sprawdzić, czy pomiędzy budowlami i urządzeniami ładunkowymi a wagonami oraz pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
  - g) sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie;
  - h) sprawdzić, czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru;
  - i) upewnić się, że wagony stojące na punkcie ładunkowym są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło przemieszczenie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
5. Sprawdzenia punktów w podanym w ppkt. 4 zakresie, ustawiacz użytkownika bocznic lub inny wyznaczony pracownik obowiązany jest dokonać, niezależnie od tego, czy w czasie obsługi tych punktów odbywają się jakiegokolwiek czynności, czy też nie.
6. Lokomotywa ze składem manewrowym może dojechać do stojących wagonów na punkcie ładunkowym dopiero po wstrzymaniu wszelkich prac ładunkowych, zamknięciu drzwi i burt, luków, zaworów spustowych itp. zabezpieczeniu ładunku, zapewnieniu skrajni taboru i ładunku, usunięciu ludzi pojazdów i urządzeń ładunkowych na bezpieczną odległość od toru oraz stwierdzeniu, że nic nie zagraża bezpieczeństwu pracowników, taboru, urządzeń, pojazdów i ładunków. Dojechanie do wagonów powinno być każdorazowo uzgodnione z operatorami urządzeń lub pojazdów ładunkowych oraz pracownikami związanymi bezpośrednio z czynnościami ładunkowymi.

# ROZDZIAŁ VIII

## TOWARY NIEBEZPIECZNE

### 1. Opis towarów niebezpiecznych

- 1) Na boczniczy odbywa się za i rozładunek towarów niebezpiecznych, których karty charakterystyki stanowią Załącznik nr 2 do regulaminu.
- 2) Transportem kolejowym odbywa się przewóz towarów niebezpiecznych, których karty charakterystyki stanowią Załącznik nr 2 do regulaminu.
- 3) Opis towarów niebezpiecznych przewożonych transportem drogowym – w zakresie w jakim mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego - Nie dotyczy
- 4) Na boczniczy składowane są towary niebezpieczne, których karty charakterystyki stanowią Załącznik nr 1 do regulaminu.
- 5) Informacje, które towary stanowią towary wysokiego ryzyka
  - a. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka to takie towary, 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.
  - b. Towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka w klasach innych niż klasa 7 są towary wymienione w tabeli.

### Wykaz towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka

Klasa	Pod klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry) <sup>c)</sup>	Luzem (kg) <sup>d)</sup>	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 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). 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). Dla materiałów niedopuszczonych do przewozu luzem, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.
- c. Towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka, z którym na bocznicach odbywają się czynności ładunkowe jest:  
**Etanol (alkohol etylowy), klasa 3, grupa pakowania II, nalepka ostrzegawcza 3, numer UN 1170, numer zagrożenia 33.**

## 2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi

- 1) Postępowanie związane z przyjęciem i nadaniem przesyłki do przewozu:  
Czynności kontrolne przed przyjęciem i nadaniem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu:  
**W odniesieniu do wagonów-cystern i kontenerów-cystern:**
- czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (6.8.2.5.1 RID/Zał. 2), a w szczególności:
    - daty (miesiąc i rok) ostatniego badania okresowego oraz liter „L” lub „P”,
    - stempla rzeczoznawcy przeprowadzającego badania,
  - danych zawartych na obu bokach zbiornika lub na tablicach wagonowych (pkt. 6.8.2.5.2 RID/Zał. 2):
    - nazwa właściciela (użytkownika),
    - pojemność zbiornika,
    - masa własna wagonu,
    - granica obciążenia stosownie do właściwości wagonu i kategorii linii kolejowych, po których będzie on przewożony,
    - oficjalna nazwa przewozowa - dla materiałów wskazanych w 4.3.4.1.3 RID/Zał. 2,
    - oficjalna nazwa gazu lub gazów - według 6.8.3.5.6 RID/Zał. 2; dla gazów „i.n.o.” dodatkowo nazwa techniczna - według 6.8.3.5.2 RID/Zał. 2 - na cysternach do przewozu gazów,
    - data następnego badania okresowego (miesiąc i dwie ostatnie cyfry roku),
    - kod cysterny zgodnie z 4.3.3.1.1 i 4.3.4.1.1 RID/Zał. 2,
    - jeżeli są konieczne, kody przepisów specjalnych TC i TE (6.8.4 RID/Zał. 2).
  - obecności zgodnych ze wzorem i właściwych dla załadowanego towaru, pomarańczowych tablic identyfikacyjnych na obu stronach wagonu/kontenera (dział 5.3 RID/Zał. 2),
  - obecności zgodnych ze wzorem i właściwych dla załadowanego towaru, nalepek ostrzegawczych na obu stronach wagonu/na 4 ścianach kontenera (dział 5.2 i 5.3 RID/Zał. 2),
  - zabezpieczenia wszystkich króćców zaworów nalewowo-spustowych zaślepkami, w pozycji jednoznacznie zamkniętej,
  - plomb na dźwigniach zaworów nalewowo-spustowych w cysternach ładownych,
  - zabezpieczenia przed przesunięciem/przestawieniem tablic ruchomych (cysterny przeznaczone do przewozu różnych towarów niebezpiecznych),
  - stanu szczelności zbiornika i osprzętu (stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku, ulatniania lub wysypywania substancji),
  - kompletności linek uziemiających.

#### **W odniesieniu do listu przewozowego:**

- a. poprawności wypełnienia listu przewozowego i kompletności dokumentów,
- b. dołączenia do dokumentów przewozowych kopii certyfikatu klasyfikacyjnego władzy właściwej kraju nadania przesyłki, w przypadku nadawania przez nadawcę towaru, co do którego występują wątpliwości w zakresie jego klasyfikacji według RID/Zał. 2,
- c. dołączenia pisemnych instrukcji dla kierowcy (zgodnie z 5.4.3 ADR), w przypadku przewozów towarów niebezpiecznych w jednostkach transportu kombinowanego, jeżeli dalszy przewóz będzie odbywał się transportem drogowym.

#### **Wykonywanie pracy manewrowej z wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi:**

- a. kierownik manewrów powinien uprzedzić drużynę manewrową i trakcyjną o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności,
- b. przed rozpoczęciem wykonywania manewrów należy upewnić się czy okna w wagonach krytych, pokrywy, dźwignie zaworów nalewowo-spustowych cystern są zamknięte, z wagonów nie ulatnia się, nie wycieka lub nie wysypuje się towar niebezpieczny.
- c. Prędkość jazdy manewrowych nie może przekraczać 10 km/h, z zastrzeżeniem lit. d.
- d. Zabrania się staczania i odrzutu wagonów ładownych:
  - oznaczonych nalepkami nr 8 lub 15,
  - wagonów-cystern ze zbiornikiem oznaczonych pomarańczowym pasem.
  - wykonywanie manewrów z tymi wagonami musi odbywać się metodą odstawczą, z prędkością do 5 km/h.,
  - wagony oznaczone nalepką nr 13 mogą być odrzucane i staczane pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany dobrze działającym ręcznym hamulcem wagonowym, dwoma płozami hamulcowymi albo sprawnym hamulcem torowym.

#### **Postępowanie w przypadku wystąpienia zdarzenia z towarem niebezpiecznym:**

- a. w przypadku wystąpienia zdarzenia z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, pracownik, który zauważył objawy niekontrolowanego wydostawania się materiału niebezpiecznego, tj. wyciek, ulatnianie oparów, wysypywanie się, powinien niezwłocznie (w dostępny sposób) powiadomić o powyższym:
  - osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
  - Państwową Straż Pożarną,
  - kierownika zakładu,a następnie oddalić się na bezpieczną odległość od źródła zagrożenia, poruszając się prostopadłe do kierunku wiatru, lub pod wiatr.
- b. zawiadomienie powinno zawierać możliwie najwięcej informacji, minimalne to:
  - czas i miejsce zdarzenia (np. umiejscowienie wagonu w składzie manewrowym, nr torów, rejon bocznicy),
  - objawy zdarzenia (wyciek, ulatnianie, wysypywanie się, pożar) i rozmiar awarii (wyciek kropelkowy, strumieniowy, wybuch),
  - rodzaj wagonu,
  - oznakowanie wagonu (numery na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej, nalepki ostrzegawcze, napisy),
  - drogi dojazdowe do miejsca zdarzenia,
  - nazwisko i numer telefonu.Brak informacji o niektórych danych nie powinien opóźnić zgłoszenia.
- c. dowódca przybyłej na miejsce zdarzenia jednostki Państwowej Straży Pożarnej obejmuje kierownictwo w zakresie prowadzonej akcji ratowniczej, w tym decyduje o manewrowaniu uszkodzonym wagonem z towarem niebezpiecznym,
- d. we wszystkich działaniach należy mieć na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo własne. Dlatego:
  - ostrzeż osoby znajdujące się w strefie zagrożenia !
  - zachowaj spokój i nie spiesz się !
  - unikaj kontaktu z rozlewiskiem, usypem, chmurą, spalinami lub dymem !
  - nie wahaj się wzywać pomocy; czekanie na pomoc jest często jedyną prawidłową drogą działania !
- e. w przypadku zaistnienia poważnego wypadku lub incydentu powinien być sporządzony raport o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych, zgodnie z 1.8.5 RID/Zał. 2, który należy przesłać do Urzędu Transportu Kolejowego (UTK).

## 2) Opis punktu ładunkowego do obsługi towarów niebezpiecznych:

Stanowisko do rozładunku - załadunku etanolu z cystern kolejowych, wyposażone w infrastrukturę rurociągową oraz wagę kolejową do pomiaru napełnianych cystern. Punkt rozładkowy przystosowany jest do rozładunku z wypływem grawitacyjnym - etanol sływa grawitacyjnie do rurociągu podłączonego do pomp rozładkowych. Rurociągi z przyłączami kołnierzowymi umieszczone są na poziomie gruntu. Do kołnierzy stałych przyłączone są z pośrednictwem zaworów kulowych odcinających węże produktowe DN 80, ze złączami awaryjnego rozłączenia. Rozładunek etanolu z cystern kolejowych następuje poprzez króćce przyłączeniowe umieszczone w gnieździe zlewnym cysterny, dalej poprzez wąż rozładkowy do króćców, dalej rurociągiem do pompy, która przepompowuje medium do odpowiedniego zbiornika magazynowego. Pompowanie następuje na skutek swobodnego sływu medium do pomp. Teoretyczna wydajność rozładunku, ze względu na przepustowość przyłączy i węża rozładkowego może wynieść maksymalnie 65 m<sup>3</sup>/h. Ze względu na własności palne i wybuchowe etanolu, na stanowisku zastosowano zabezpieczenie przed możliwością powstania zapłonu na skutek przeskoku iskry z wyładowania elektrostatycznego, w postaci uziemienia cysterny. Dla zabezpieczania przed wyciekami medium w sytuacji awaryjnej (niekontrolowane lub awaryjne przemieszczenie cysterny), zastosowano na węzłach złącza awaryjnego rozłączenia typu ARTA NTS-PI, odpowiednio DN 80 dla węży produktowych. Rozładunek spirytusu z cystern zabezpieczony jest przed przedostaniem etanolu do gruntu w przypadku niekontrolowanego wycieku. Stanowisko rozładunku zlokalizowane jest w szczelnej misie zlewniej, wyposażonej w odprowadzenie grawitacyjnie rozlanego spirytusu do zbiornika umieszczonego w piwnicy magazynu.

## 3) Rodzaj czynności ładunkowych:

Punkt załadunkowy przystosowany jest do górnego załadunku cystern kolejowych. Etanol jest tłoczony pompą do rurociągu nalewczego zamontowanego nad sztywnym ramieniem nad cysterną. Pomiar pompowanego spirytusu dokonuje się poprzez wskazania wagi na której stoi napełniana cysterna. Załadunek etanolu ze zbiorników magazynowych do cysterny kolejowej odbywa się z użyciem pompy tłoczącej o wydajności nie przekraczającej 60 m<sup>3</sup>/h i ciśnieniu maksymalnym 6,0 bar. Punkt załadunkowy korzysta z tych samych zabezpieczeń przed możliwością powstania zapłonu na skutek przeskoku iskry z wyładowań elektrostatycznych oraz wycieku medium w sytuacji awaryjnej, co punkt rozładkowy.

## 4) Tory do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi

Na bocznicę nie ma torów spełniających warunki określone w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r., w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne.

## 3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych

- 1) Pracownicy uczestniczący w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych podlegają szkoleniu zgodnie z Działem 1.3 Regulaminu RID.
- 2) Pracownicy uczestniczący w procesie napełniania i opróżniania zbiorników transportowych powinni posiadać kwalifikacje określone w rozporządzeniu Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 21 maja 2019 r., w sprawie sposobu i trybu sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych oraz sposobu i trybu przedłużania okresu ważności zaświadczeń kwalifikacyjnych.

## 4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

- 1) Podczas przewozu towarów, dla których w dziale 3.2 tabela A kolumna (20) przyporządkowano numer zagrożenia, powinna być umieszczona na każdym boku:
  - wagonów-cystern,
  - wagonów-baterii,
  - wagonów z cysternami odejmowalnymi,
  - kontenerów-cystern,
  - MEGC,
  - cystern przenośnych,
  - wagonów dla przewozu luzem,
  - kontenerów małych lub kontenerów wielkich dla przewozu luzem,



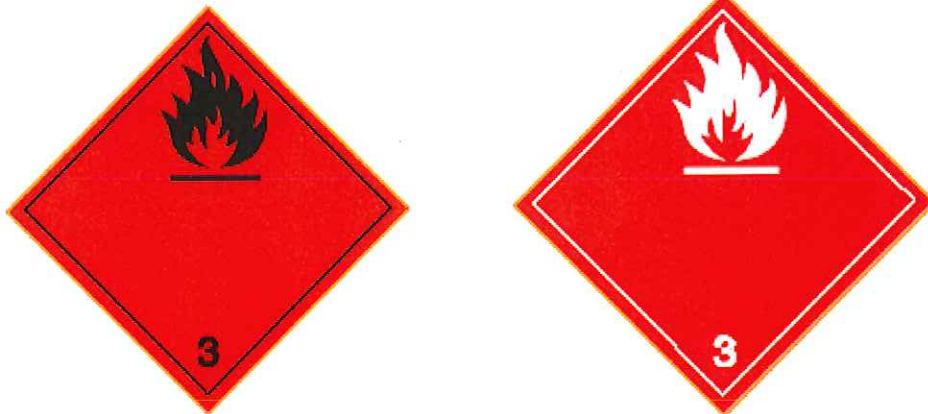
- wagonu lub kontenera przewożącego zapakowane materiały promieniotwórcze z jednym numerem UN na warunkach używania wyłącznego, i bez innych materiałów niebezpiecznych, prostokątna tablica pomarańczowa, w taki sposób, aby była dobrze widoczna.
- 2) Przepisy ust 1) ważne są także dla nieczyszczonych, nieodgazowanych lub nieodkaszonych próżnych:
- wagonów-cystern,
  - wagonów-baterii,
  - wagonów z cysternami odejmowalnymi,
  - kontenerów-cystern,
  - cystern przenośnych,
  - MEGC,
- jak również nieczyszczonych lub nieodkaszonych próżnych wagonów, kontenerów wielkich i kontenerów małych dla przewozu luzem.
- 3) Pomarańczowa tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym, o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość) (z tolerancją  $\pm 10\%$ ), z czarnym pasem na obwodzie i w połowie tablicy. Wykonana może być w postaci: płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia. Wysokość cyfr – 100 mm, grubość linii i cyfr – 15 mm.



- 4) Numer zagrożenia oraz numer UN powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm. Numer zagrożenia powinien być umieszczony w górnej części, zaś numer UN powinien być umieszczony w dolnej części tablicy pomarańczowej; numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek tablicy. Numer zagrożenia i numer UN powinny być nieusuwalne i jeszcze czytelne po 15 minutach przebywania w ogniu.
- 5) Numer zagrożenia dla materiałów klas 2 do 9, składa się z dwóch lub trzech cyfr. Ogólnie - cyfry wskazują na następujące zagrożenia:
- 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;
  - 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;
  - 8 działanie żrące;
  - 9 ryzyko samorzutnej gwałtownej reakcji.
- 6) Nalepki ostrzegawcze
- a. Nalepki ostrzegawcze powinny być umieszczane na zewnętrznej powierzchni kontenerów wielkich, kontenerów do przewozu luzem, MEGC, kontenerów-cystern, cystern przenośnych i wagonów. Te znaki i duże nalepki ostrzegawcze powinny odpowiadać numerom wzorów znaków i nalepek ostrzegawczych wskazanych w dziale 3.2 tabela A kolumna (5) i ewentualnie (6), dla towarów niebezpiecznych znajdujących się w kontenerze wielkim, kontenerze do przewozu luzem, MEGC, kontenerze-cysternie, cysternie przenośnej lub wagonie i odpowiadać warunkom podanym w 5.3.1.7. Duże nalepki ostrzegawcze powinny być nanoszone albo na

podłoże o kontrastowym kolorze, albo powinny mieć kropkowaną lub ciągłą zewnętrzną linię krawędzi. Duże nalepki ostrzegawcze powinny być odporne na warunki atmosferyczne i zapewnić trwałość oznakowania podczas całego przewozu.

- b. Nieoczyszczone, nieodgazowane lub nieodkażone próżne wagony-cysterny, wagony z cysternami odejmowalnymi, wagony-baterie, MEGC, kontenery-cysterny i cysterny przenośne oraz nieoczyszczone lub nieodkażone próżne wagony i kontenery wielkie przeznaczone dla przewozu luzem, powinny być oznakowane dużymi nalepkami ostrzegawczymi, w które były zaopatrzone dla przewozu poprzednich ładunków.
- c. Nalepki ostrzegawcze powinny być odporne na oddziaływanie warunków atmosferycznych, bez znaczącej utraty swojej efektywności.
- d. Dla towarów niebezpiecznych, oraz próżnych wagonów-cystern, z którymi odbywają się czynności ładunkowe na boczniccy stosuje się niżej wymienione nalepki ostrzegawcze:



**Symbol i kolor symbolu:** Płomień: czarny lub biały

**Tło:** Czerwone

**Cyfra(-y) w dolnym rogu nalepki ostrzegawczej (kolor cyfry):** 3 (czarny lub biały)

## 5. Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

- 1) Obowiązki doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych pełni Edward Kruk – nr telefonu 605 671 725, e-mail: [krukedward@majkoltrans.pl](mailto:krukedward@majkoltrans.pl)

# ROZDZIAŁ IX

## NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE

### 1. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

**Utrzymanie bocznicy kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do obowiązków użytkownika bocznicy.**

1. Przeprowadzanie oględzin, badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznicy należy do obowiązku użytkownika bocznicy.
2. Utrzymanie torów, rozjazdów i urządzeń torowych na torze dojazdowym, torach zdawczo – odbiorczych oraz torach ładunkowych, odchwaszczania torów bocznicy i odśnieżanie w okresie zimowym należy do obowiązków drużyny manewrowej bocznicy.
3. Czynności czyszczenia i konserwacji, o których mowa powyżej, wykonuje się w czasie przerwy w wykonywaniu pracy manewrowej,
4. **Oględziny torów** - przeprowadza się wzrokowo celem stwierdzenia, czy w torach nie występują pęknięte, wykruszone lub uszkodzone części albo inne usterki (odkształcenia) grożące naruszeniem prawidłowego działania torów, Oględziny dokonuje ustawiacz bocznicy posiadający odpowiednie przeszkolenie w tym zakresie. Wyniki oględzin torów należy wpisywać do założonej książki - „Książka oględzin torów, rozjazdów i urządzeń srk” a ewentualne nieprawidłowości należy zgłosić kierownikowi transportu na bocznicy.
5. **Badanie techniczne torów** - składa się z oględzin i pomiarów torów oraz ustalenia stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów nawierzchni (szyn, podkładów, złączek), stanu podtorza, zanieczyszczenia lub braku podsypki, stanu przytwierdzenia szyn do podkładów, stanu zachwaszczenia i stanu odwodnienia podtorza. Fakt wykonania pomiarów i pozostałe ustalenia wraz z wynikami powinny być odnotowane w „Książce kontroli stanu torów”.(załącznik X do Instrukcji MKT-2), ponadto na potwierdzenie wykonanego badania powinien być sporządzony protokół zgodnie z załącznikiem nr 14 do Instrukcji MKT – 2).
6. **Oględziny rozjazdów i urządzeń srk** przeprowadza się wzrokowo celem stwierdzenia, czy w rozjazdach i skrzyżowaniach torów nie występują pęknięte, wykruszone lub uszkodzone części albo inne usterki (odkształcenia) grożące naruszeniem prawidłowego działania torów, Oględziny dokonuje ustawiacz użytkownika bocznicy posiadający odpowiednie szkolenie w tym zakresie. Wyniki oględzin skrzyżowań torów należy wpisywać do założonej książki - „Książka oględzin torów, rozjazdów i urządzeń srk”, a ewentualne nieprawidłowości należy zgłosić kierownikowi transportu na bocznicy.
7. **Badanie techniczne i pomiar rozjazdów** składa się z oględzin i pomiarów rozjazdów oraz ustalenia stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów nawierzchni. Odbywają się 1 raz do roku wiosną i przeprowadzane są przez toromistrza bocznicy posiadającego stosowne kwalifikacje. Badanie techniczne i pomiar rozjazdów może być połączone z okresowym przeglądem budowlanym bocznicy. Wynik pomiaru i badania należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2), oraz w arkuszach rozjazdów (załącznik 16 do instrukcji MKT-2), ponadto na potwierdzenie wykonanego badania powinien być sporządzony protokół zgodnie z załącznikiem nr 14 do Instrukcji MKT – 2).
8. Oględziny torów, rozjazdów na bocznicy dokonuje ustawiacz użytkownika bocznicy, posiadający odpowiednie przeszkolenie, na bieżąco, nie rzadziej jednak niż raz w tygodniu we wtorek. Gdy wtorek jest dniem wolnym od pracy, lub gdy bocznica nie była eksploatowana przez okres dłuższy niż 7 dni, oględziny należy wykonać w dniu wznowienia eksploatacji bocznicy. Wynik oględzin należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2), a ewentualne nieprawidłowości należy zgłosić kierownikowi transportu na bocznicy.
9. Zakres i czas, w którym powinny być wykonane konieczne prace konserwacyjne i remonty należy stwierdzić na podstawie wyniku oględzin torów i rozjazdów w czasie przeglądu bocznicy i kontroli okresowej stanu użytkowego bocznicy na podstawie wpisów do książki oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2) i zapisów zawartych w sporządzonym protokół zgodnie z załącznikiem nr 14 do Instrukcji MKT – 2).

10. Remonty /wymiany torów i rozjazdów/ mogą być wykonane przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje do wykonywania tych prac remontowych. W czasie wykonywania robót torowych na rozjazdach i torach miejsce pracy powinno być osygnalizowane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji /Dz. U. nr 172 poz. 1444 z roku 2005/, z późniejszymi zmianami - tekst jednolity Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 23 stycznia 2015 r. oraz instrukcji MKT-1.
11. Ustawiacz bocznicy powinien być powiadomiony o wykonywanych robotach torowych. W przypadku awaryjnych robót na torze związanym z dojazdem do bocznicy, oraz torach zdawczo – odbiorczych które ograniczały by przyjęcie wagonów z sieci PKP PLK S.A. kierownik transportu na bocznicy powinien powiadomić o powyższym dyżurnego ruchu LCS Leszno stanowisko 3,
12. Utrzymanie oświetlenia zewnętrznego na torach bocznicy zgodnie z wymaganymi przepisami należy do właściciela bocznicy.
13. O wszelkich planowych robotach związanych z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej lub wiążące się z bezpieczeństwem pracy ludzi i/lub taboru kolejowego, muszą być poinformowani:
  - a) Przewoźnicy kolejowi planujący podstawianie wagonów na bocznice,
  - b) Naczelnik PKP-PLK-SA, Sekcji Eksploatacji Leszno reprezentujący zarządcę infrastruktury kolejowej do której bocznica jest podłączona.
14. Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:
  - a) zakres i termin wykonania poszczególnych prac,
  - b) niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót,
  - c) osobę nadzorującą wykonanie robót.
  - d) usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.
15. Utrzymanie przejazdów kolejowo drogowych i przejść dla pieszych w poziomie szyn wymienionych w punkcie II/5 w granicach bocznicy wraz czyszczeniem na nich żłobków przejazdowych należy do użytkownika bocznicy.
16. Utrzymanie wykolejnicy Wk1, Wk2 oraz rozjazdów 8, 3 ab/cd, należy do Spółki PKP PLK S.A. wyznaczonego pracownika Sekcji Eksploatacji Leszno.

## **2. TABOR KOLEJOWY**

1. Bocznica nie posiada i nie dzierżawi taboru kolejowego.
2. Bocznica nie posiada urządzeń i środków do utrzymania taboru kolejowego.

## **3. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

1. Bocznica nie posiada i nie dzierżawi czynnych urządzeń wykorzystywanych do obsługi bocznicy a które nie stanowią infrastruktury kolejowej.

# ROZDZIAŁ X

## STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE

### 1. WYKAZ STANOWISK OSÓB ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM ZATRUDNIONYM NA BOCZNICY:

1. Użytkownik bocznicy zatrudnia następujących pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego:
  - a) ustawiacz,
  - b) manewrowy,
  - c) maszynista,
  - d) prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej,
  - e) pracowników związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy),
2. Pracownicy wymienieni w punkcie 1 powinni spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015 poz. 46).
3. Pracownicy związani z obsługą bocznicy jej eksploatacją, czynnościami ładunkowymi, utrzymaniem, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy.
4. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracy bocznicy pracownicy bocznicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na wykazie przyjęcia do wiadomości włączonym do niniejszego Regulaminu. Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu włączony jest w egz. nr. 1, 2.

### 2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO:

1. Użytkownik bocznicy zatrudnia pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej, pracowników związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy), którzy powinni spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015 poz. 46) i podlegać badaniom okresowym przeprowadzanych przez medycynę pracy, w terminach określonych w tym załączniku.
2. Prace manewrowe na bocznicy wykonywane są przez pracowników użytkownika bocznicy oraz pracowników licencjonowanych przewoźników kolejowych (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej), spełniających wymogi określone w:
  - 1) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 poz. 46);
  - 2) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 211 z póź. zm.);
  - 3) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 212 z póź. zm.).Za weryfikację kwalifikacji pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej) odpowiada użytkownik bocznicy oraz licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługujący bocznice, każdy w stosunku do własnych pracowników.
7. Prace związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy, wykonywane są na zlecenie użytkownika bocznicy, przez podmioty zewnętrzne zatrudniające pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje, wg wymogów spełniających warunki określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: 2019 r., poz. 710, z póź. zm.) i

wydanych na jej podstawie przepisów. Za weryfikację kwalifikacji pracowników (toromistrz) odpowiada firma wykonująca prace torowe na zlecenie użytkownika bocznicy.

8. Pracownicy zatrudnieni przy prowadzeniu ruchu kolejowego muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia, a także egzaminy kwalifikacyjne i autoryzacyjne na dane stanowisko.

### **3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA DOKUMENTACJA**

1. Szczegółowe zasady przeprowadzania szkoleń okresowych i doraźnych oraz egzaminów określone są w Instrukcji MKT-11 o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Szkoleniom okresowym podlegają pracownicy użytkownika bocznicy związani z ruchem kolejowym:
  - 1) ustawiacz;
  - 2) manewrowy;
  - 3) prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej,
3. Szkolenia okresowe, ustalone w terminach określonych przez kierownictwo użytkownika bocznicy mogą być prowadzone wyłącznie przez osoby posiadające stosowne kwalifikacje.
4. Szkolenia okresowe prowadzone są w Ośrodku szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w siedzibie użytkownika bocznicy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. we Wrocławiu
5. W szkoleniu okresowym muszą uczestniczyć pracownicy bocznicy wskazani w ppkt 1 oraz inni pracownicy związani z transportem kolejowym wg uznania przez kierownictwo właściciela bocznicy.
6. Częstotliwość szkoleń ustala kierownictwo użytkownika bocznicy.
7. Obecność na szkoleniach okresowych dla pracowników bocznicy określonych w pkt 1 jest obowiązkowa. Nie uczestnictwo w szkoleniu kwalifikuje do złożenia dodatkowego egzaminu sprawdzającego z zagadnień omawianych na szkoleniach okresowych.
8. Bez aktualnych egzaminów i szkoleń nie wolno dopuścić pracownika do wykonywania czynności związanych z ruchem kolejowym.
9. Dokumentacja szkoleniowa przechowywana jest w Ośrodku szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w siedzibie użytkownika bocznicy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. we Wrocławiu

### **4. BADANIA LEKARSKIE**

1. Badania lekarskie pracownicy związani z zakresem pracy bocznicy przeprowadzają wg zasad przyjętych w Spółce MAJKOLTRANS określone w Instrukcji MKT-11 o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Pracownicy związani z ruchem kolejowym podlegają badaniom lekarskim w następujących terminach:
  - 1) ustawiacz – raz w roku badania okresowe, oraz raz na cztery lata badania psychologicznej przydatności zawodowej;
  - 2) manewrowy - raz w roku badania okresowe oraz raz na cztery lata badania psychologicznej przydatności zawodowej;
  - 3) prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej do 50-ego roku życia raz na dwa lata badania okresowe, oraz raz na cztery lata badania psychologicznej przydatności zawodowej, po 50-ym roku życia raz w roku badania okresowe, oraz raz na dwa lata badania psychologicznej przydatności zawodowej.
3. Wyniki badań lekarskich powinny znajdować się w aktach osobowych pracowników.
4. Bez ważnego, pozytywnego wyniku badania lekarskiego, nie można pracownika dopuścić do wykonywania czynności związanych z ruchem kolejowym.

### **5. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY**

#### **– KIEROWANIE PRACĄ BOCZNICY I SPRAWOWANIE NADZORU NAD WYKONYWANIEM PRACY MANEWROWEJ**

1. Zadanie organizowania, sprawowania nadzoru nad pracą transportu kolejowego, manewrów, czynności ładunkowych, spedycji, stanu technicznego infrastruktury kolejowej na bocznicy ZPE Leszno, należy do nadzorującego bocznicę tj. Kierownika transportu na bocznicy.

2. Nadzorujący bocznice, tj. Kierownik transportu na bocznicy, posiada obowiązki i kompetencje jakie zgodnie z postanowieniami obowiązujących na bocznicy Przepisów wewnętrznych dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji należą do nadzorującego manewry na bocznicy.
3. Do zakresu podstawowych obowiązków nadzorującego bocznice kolejowej należą m.in. sprawy:
  - 1) zapewnienia bezpiecznych warunków pracy na wszystkich stanowiskach, jakie są wyznaczone do prawidłowego funkcjonowania bocznicy zgodnie z niniejszym Regulaminem i obowiązującymi przepisami wewnętrznymi;
  - 2) realizacji zadań w zakresie wielkości i terminowości wysyłania towarów z placów składowych bocznicy;
  - 3) znajomości i egzekwowania przestrzegania na kierowanej bocznicy przepisów regulujących sprawę w zakresie transportu kolejowego, funkcjonowania bocznicy kolejowej, BHP, szkoleń;
  - 4) znajomości i egzekwowania przestrzegania instrukcji bhp i p-pożarowych dla poszczególnych stanowisk pracy na bocznicy kolejowej oraz instrukcji obsługi i warunków stosowania maszyn i urządzeń znajdujących się na bocznicy;
  - 5) zatrzymania ruchu kolejowego, maszyn i urządzeń w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa życia, zdrowia lub pracy bocznicy.
4. Nadzorującemu bocznice w stosunku do podległych mu pracowników przysługuje prawo wydawania poleceń dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i pracy na bocznicy oraz realizacji zadań w zakresie czynności ładunkowych oraz utrzymania nawierzchni kolejowej.
5. Nadzorującym pracę manewrową i jej wykonywanie na bocznicy jest kierownik transportu na bocznicy, posiadający obowiązki i kompetencje wynikające z postanowień obowiązujących na bocznicy Przepisów wewnętrznych dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz niniejszego regulaminu

## – OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM

### Kierownik transportu na bocznicy

Kierownik transportu na bocznicy podlega bezpośrednio Dyrektorowi ds. eksploatacyjnych.

Kierownik transportu na bocznicy odpowiedzialny jest za:

- Nadzór nad pracą podległych mu pracowników na bocznicy.
- Zawiadamianie Dyrektora ds. technicznych o sytuacji w zakresie eksploatacyjnym na terenie bocznicy jak również o wszystkich stwierdzonych nieprawidłowościach.
- Udział w komisjach na temat bocznicy i przygotowanie na polecenie zwierzchników w imieniu Spółki stosownej dokumentacji.
- Zaznajamianie zatrudnionych pracowników na bocznicach z zakresem ich obowiązków na wyznaczonych stanowiskach pracy, dokonywanie szkoleń praktycznych i stanowiskowych.
- Podejmowanie niezbędnych działań w celu usunięcia nieprawidłowości w pracy stwierdzonych na bocznicy.
- Współpraca z HGBS Finanse S.A. i współużytkownikiem bocznicy w zakresie terminowości realizacji wykonywania załadunków i innych spraw związanych umową.
- Terminowe sporządzenia miesięcznych harmonogramów pracy i ich właściwa realizacja.
- Wykonywanie czynności ekspedytora w przypadku jego nieobecności.
- jakość pracy pracowników na podległych bocznicach,
- realizację zadań nałożonych przez zwierzchników,
- gospodarkę paliwami na bocznicy,
- wydawane polecenia i decyzje na bocznicy

Nadzorowanie:

- wyposażenia posterunków pracy w niezbędne przepisy, instrukcje służbowe i ich aktualizacja,
- wyposażenia posterunków pracy w niezbędny sprzęt, dzienniki i książki,
- prawidłowej eksploatacji urządzeń i powierzonego mienia obsługiwanych przez pracowników bocznicy,
- porządku na podległych bocznicach,
- ochrony mienia kolejowego i powierzonego Spółce do przewozu,
- ochrony BHP, przeciwpożarowej i ekologicznej wynikającej z przepisów wewnętrznych MAJKOL-TRANS oraz HGBS Finanse S.A.
- terminowego i rzetelnego prowadzenia dokumentacji i sprawozdawczości z powierzonego zakresu,
- wykonywanie bieżącej kontroli w zakresie dyscypliny pracy na podległej bocznicy.

Kierownik transportu posiada uprawnienie wnioskowania do kierownictwa MAJKOLTRANS Sp. z o.o. w sprawie:

- karanie i nagradzanie pracowników bocznicy,
- poprawy warunków BHP,
- usprawnienia pracy bocznicy,
- wyposażenia podległej bocznicy w środki techniczne.

### Ustawiacz

1. Wykonuje wszystkie obowiązki wynikające z instrukcji MKT-1 o wykonaniu pracy manewrowej na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
3. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników, podróżnych i osób postronnych.
4. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje pracę manewrową bez udziału manewrowego lub innego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, nie wolno wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
5. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo z włączonym hamulcem zespolonym przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 30 wagonów.
6. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego 1 wagon.
7. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej. Zabrania się do wykonywania pracy manewrowej używać więcej jak jedną lokomotywę.
8. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
  - zgłosić swoją obecność kierownikowi transportu na bocznicy,
  - przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią,
  - zapoznać się z poleceniami kierownika transportu na bocznicy i operatywnym planem pracy manewrowej,
  - sprawdzić skład drużyny lokomotywowej, przepisowe ubranie maszynisty (kierowcy lokomotywki spalinowej) i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan psychofizyczny maszynisty,
  - sprawdzić osygnalizowanie, wyposażenie lokomotywy oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanej przy manewrach,
  - zapoznać się ze stanem torów w swoim rejonie manewrowym odnośnie ich zajętości, ewentualnie zamknięcia, zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, usytuowanie taboru w granicach ukresów,
  - ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, z ładunkiem niebezpiecznym, przesuniętym, wykolejonych, uszkodzonych), przetrzymanych, z pilnym ładunkiem; na dużych stacjach sprawdzanie rejonu manewrowego kierownik manewrów może powierzyć imiennie manewrowym,
  - sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, stan wyrzutni płozowych, oświetlenia i łączności,
  - bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim maszynistę (kierowcę lokomotywki spalinowej),
9. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków ustawiacza należy:
  - kierowanie pracą manewrową,
  - obsługa punktów ładunkowych na bocznicy oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów od i dla przewoźnika oraz na i z poszczególnych punktów ładunkowych
  - obsługa zwrotnic podczas przygotowania dróg przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicy,
  - sprzęganie i sprzęganie taboru,
  - zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem,
  - powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
  - hamowanie taboru manewrującego,
  - w razie wypadku podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast kierownikowi transportu na bocznicy, podając zwięzłą informację o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia kierownika transportu na bocznicy, wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem;
  - pracę manewrową można wznowić na polecenie kierownika transportu na bocznicy



- prowadzenie raportu z wykonanej pracy manewrowej.
  - ustawiaczowi na bocznicę, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicę może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.
10. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
11. Podczas pracy w warunkach zimowych, do obowiązków ustawiacza należy:
- posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
  - oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
  - do obsługi torów zdawczo - odbiorczych i punktów ładunkowych bocznicę należy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu.
  - przed odbyciem jazdy przez przejazd należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
12. Zakres oględzin rozjazdów dokonywanych przez ustawiacza, określony jest w Instrukcji MKT - 2 i obejmuje wzrokowe sprawdzenie:
- ogólnego stanu rozjazdu pod względem utrzymania go w czystości, szczególnie żłobków oraz przestrzeni między iglicą i opornicą,
  - stanu przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
  - stanu właściwego działania zamknięć nastawczych,
  - stanu zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
  - stanu dokręcenia śrub i wkrętów,
  - stanu nasmarowania zwrotnic,
  - stanu oraz właściwych wskazań wskaźników na latarniach zwrotnicowych i sygnałów na latarniach wykolejnicowych,
  - Wynik oględzin rozjazdów należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2).
13. Zakres prac konserwacyjnych w rozjazdach wykonywanych przez ustawiacza obejmuje:
- czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami poduszek ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć nastawczych,
  - czyszczenie żłobków w krzyżownicach,
  - dokręcanie śrub i wkrętów.
  - rozjazd podlega oczyszczaniu od złącza przed iglicami do pierwszego złącza za krzyżownicą - w rozjazdach pojedynczych, zaś w rozjazdach krzyżowych pomiędzy stykami końcowymi rozjazdu. Z rozjazdu należy usuwać wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i stary smar na poduszkach ślizgowych oraz na zamknięciach nastawczych; szczególnie starannie powinny być utrzymywane zamknięcia nastawcze i dokręcane śruby przy krzyżownicy i prowadnicach.
  - O wszelkich stwierdzonych usterkach ustawiacz powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika transportu na bocznicę.
14. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) kierownikowi transportu na bocznicę oraz przejmującemu pracę ustawiaczowi.
15. Ustawiacz ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
16. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej wykonywanie czynności przez szkolenego może odbywać się tylko pod bezpośrednim, stałym nadzorem ustawiacza. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny mu być uprzednio pokazane z naświetleniem grożącego niebezpieczeństwa w razie niezastosowania się do wskazówek.
17. przerwie w pracy manewrowej mającej trwać powyżej 30 minut, ustawiacz powinien powiadomić o tym maszynistę (kierowcę lokomotywy) lokomotywy.

## **Maszynista (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy)**

1. Wykonuje wszystkie obowiązki wynikające z instrukcji MKT-1 o wykonaniu pracy manewrowej na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o., oraz instrukcji MKT-3 określającej zasady i wymagania dotyczące utrzymania pojazdów trakcyjnych i wagonów na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans sp. z o.o.
2. Maszynista (kierowca lokomotywy) podlega bezpośrednio ustawiaczowi
3. Maszynista (kierowca lokomotywy) wykonująca manewry powinna obserwować:
  - sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
  - prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic, itp.,
  - czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe w skrajni, itp.),
  - czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany
4. Maszynista (kierowca lokomotywy) powinien znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej Instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
5. Maszynista (kierowca lokomotywy) powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
6. Podczas manewrowania maszynista (kierowca lokomotywy) powinien znajdować się na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być przez niego dozorowany.
7. Maszynista (kierowca lokomotywy) może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed samouruchomieniem lub uruchomieniem przez osoby niepowołane. Na opuszczenie lokomotywy przez maszynistę (kierowcę lokomotywy) musi wyrazić zgodę ustawiacz.
8. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
9. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.

## **Ekspedytor**

1. Ekspedytor podlega bezpośrednio kierownikowi transportu na bocznicy.
2. Do obowiązków ekspedytora należy:
  - Organizowanie pracy w sposób zapewniający ciągłość prac załadunkowych,
  - Organizowanie pracy Spedycji Kolejowej w taki sposób, aby nie spowodować zbędnego postoju wagonów,
  - Zamawianie wagonów przewoźników zgodnie z Prawem Przewozowym, pod załadunki wyrobów z wełny mineralnej.
  - Sporządzenie dokumentów przewozowych na podstawie dostarczonych dokumentów WZ z magazynu HGBS Finanse S.A. zgodnie z Prawem Przewozowym i regulaminem przewozu przewoźnika.
  - Dostarczanie dokumentów przewozowych do przewoźnika,
  - Zdawanie wagonów przewoźnikowi na podstawie ustalonych regulaminem przewoźnika dokumentów,
  - Utrzymać stały kontakt ze stacją Leszno w celu uzyskania informacji o nadchodzących wagonach z surowcami.
  - Informować osoby odpowiedzialne za rozładunek wagonów celem dotrzymania ustalonego przez PKP terminu rozładunku.
  - Ważenie przesyłek wagonowych na wadze wagonowej, oraz dokonanie wpisów w książce wagonowej i magazynowej,
  - Sporządzenie z udziałem przedstawiciela przewoźnika protokołu różnic wagi zgodnie z Prawem Przewozowym w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podczas przekazywania przesyłki wagonowej.
  - Uzgodnienie z mistrzem Magazynu Surowców miejsca podstawienia wagonów do rozładunku.
  - Przekazywanie listów przewozowych do Magazynu Surowców.
  - Rejestrowanie i zgłaszanie przełożonemu postoje wagonów, wynikające z tego koszty.
  - Terminowe przekazywanie wagonów przewoźnikom,
  - Prowadzenie dokumentacji związanej z pracami ładunkowymi na bocznicy
  - Informować dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Leszno o wszelkich sytuacjach uniemożliwiających podstawienie lub zabranie wagonów.

- Kontrolowanie prawidłowego naliczania opłat przez PKP i podpisywania faktur Vat.
  - Przestrzegać obowiązujące przepisy BHP i p.poż.
  - Przestrzegać zasad i postanowień Regulaminu zakładowego głównie dyscypliny pracy.
  - Dbać o dobry stan posiadanego sprzętu i urządzeń.
  - Zgłaszać kierownikowi transportu na bocznicę zauważone nieprawidłowości i uchybienia.
  - Powiadomić natychmiast o każdym wypadku mającym miejsce na terenie bocznic.
3. Ekspedytorowi na bocznicę, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicę może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych

#### Rewident taboru kolejowego:

1. Wykonuje wszystkie obowiązki wynikające z instrukcji MKT-3 „określającej zasady i wymagania dotyczące utrzymania pojazdów trakcyjnych i wagonów na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans Sp. z o.o.” oraz instrukcji MKT-7 „dla rewidenta taboru kolejowego”
2. Sprawdzanie stanu technicznego wagonów przybyłych na bocznicę z sieci PKP S.A.
3. Sprawdzanie stanu technicznego wagonów przeznaczonych pod załadunek
4. Wyłączenie i kierowanie wagonów z przekroczonym terminem przeglądu okresowego lub naprawy okresowej.
5. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub usterek, przy których wagon należy wyłączyć z ruchu, a rewident we własnym zakresie nie może ich usunąć powinien o tym fakcie zgłosić kierownikowi transportu na bocznicę.

Kontrola wagonów cystern pod względem technicznym wg poniższego zestawienia:

L.p	Czynności	Częstotliwość
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>I</b>	<b>Dotyczy wszystkich cystern</b>	
1.	Wymiana uszczelki:	
a	pokrywy wjazdu	kontrola przy każdorazowym pełnieniu cysterny
b	nakrywy ochronnej zaworu bocznego	kontrola przy każdorazowym pełnieniu i opróżnianiu cystern
c	zaworu głównego	kontrola przy każdorazowym pełnieniu i opróżnianiu cystern
d	zaworów bocznych	kontrola przy każdorazowym pełnieniu i opróżnianiu cystern
e	sprzęgu hamulcowego i tłoka w cylindrze hamulcowym	kontrola przy każdym powrocie cysterny
2.	Sprawdzenie prawidłowości działania wyłączono- nego hamulca i ewentualna regulacja	kontrola przy każdym powrocie cysterny (hamulec wyłączony wg WT2-Cz.6)
3.	Wymiana zużytych klocków hamulcowych	kontrola przy każdym powrocie cysterny (zużycie wg WT4)
a	wymiana uszkodzonych obsad wstawek hamulcowych	kontrola przy każdym powrocie cysterny (zużycie wg WT4)
b	wymiana uszkodzonych klinów klocka hamulcowego	kontrola przy każdym powrocie cysterny
4.	Wymiana pękniętych lub prostowanie pociętych pałaków ochronnych trójkątów hamulcowych	kontrola przy każdym powrocie cysterny
5.	Odnawianie znaków	kontrola przy każdym powrocie cysterny
6.	Tablice kodowe RID <ul style="list-style-type: none"> <li>• uzupełnianie</li> <li>• zmiana</li> <li>• wymiana nieczytelnych</li> </ul>	kontrola przy każdym powrocie cysterny
7.	Smarowanie części ruchomych hamulce, trzonu, i tarczy zderzaka, gwintów sprzęgów śrubowych, motylków wjazdu oraz innych podczas sprawdzania wagonu (wyszczególnione w WT3-Cz.2)	raz w miesiącu lub przy każdorazowej naprawie bieżącej
8.	Uzupełnianie oleju w smarownicach	kontrola oleju w oliwiarkach raz na dwa tygodnie
9.	Sprawdzenie stanu technicznego podwozia:	

a	zestawów kołowych wg WT2-Cz.3a	kontrola przy każdym powrocie cysterny
b	wózków IXTa	kontrola przy każdym powrocie cysterny
c	zderzaków wg WT2-Cz.5b	kontrola przy każdym powrocie cysterny
d	amortyzatorów	kontrola przy każdym powrocie cysterny
e	osprzętu podwozia	kontrola przy każdym powrocie cysterny
f	hamulca ręcznego	kontrola przy każdym powrocie cysterny
10.	Sprawdzanie stanu technicznego zbiornika:	
a	działanie zaworu dennego cysterny	kontrola przy każdym powrocie cysterny
b	zaworów kulkowych	kontrola przy każdym powrocie cysterny
c	zaworu bezpieczeństwa	kontrola przy każdym powrocie cysterny
d	zaworu napowietrzającego	kontrola przy każdym powrocie cysterny
11.	Sprawdzanie działania kurka końcowego hamulca	kontrola przy każdym powrocie cysterny
12.	Sprawdzanie stanu technicznego sprzęgła hamulcowego	kontrola przy każdym powrocie cysterny
13.	Napinanie luźnych opasek zbiornika	kontrola przy każdym powrocie cysterny
14.	Wzmocniona kontrola wszystkich czynności przed każdą ekspedycją eksportową	kwalifikacja przed każdą wysyłką cystern na eksport
II	System grzewczy przy 406 Ra	
1.	Kontrola zewnętrznych elementów podgrzewacza	kontrola przy każdorazowym pełnieniu i opróżnianiu cystern
2.	Sprawdzanie szczelności podgrzewaczy <ul style="list-style-type: none"> <li>sprawdzanie stanu technicznego kurków parowych (1/2" oraz P4a30)</li> </ul>	kontrola przy każdorazowym pełnieniu i opróżnianiu cystern

#### Obowiązki pracowników dokonujących załadunku i wyładunku wagonów:

1. Obowiązki pracowników dotyczące dokonywania czynności ładunkowych z towarami niebezpiecznymi opisano rozdziale VIII niniejszego regulaminu.
2. Przed przystąpieniem do czynności za lub wyładunkowych należy sprawdzić czy wagony są odpowiednio zabezpieczone (zahamowane hamulcami ręcznymi, płozami,) od samorzutnego ruszenia podczas czynności ładunkowych i czy odpowiadają warunkom załadunku i przewozu określonego rodzaju ładowanego towaru.
3. Zabrania się ładowania do wagonów więcej towaru ponad ustaloną nośność każdego wagonu. Ustalona nośność umieszczona jest w formie widocznych napisów na ścianach, burtach, ostojnicach każdego wagonu.
4. Po załadunku wagonu wszystkie części ruchome muszą być założone na swoje miejsce i zabezpieczone przed wypadnięciem. Przy wagonach krytych drzwi i okna należy dokładnie pozamykać i pozakładać plomby.
5. Przed przystąpieniem do wyładunku sprawdzić prawidłowość zamknięć drzwi, okien, zbadać stan plomb i rozłożenie ładunku. W razie zauważenia choćby drobnych niedokładności należy natychmiast wezwać Kierownika Magazynu Spirytusu.
6. Po zakończeniu wyładunku wagony próżne należy oczyścić z pozostałości towarów i opakowań, drzwi i okna pozamykać, pozakładać części ruchome. W wagonach krytych próżnych, jedne drzwi muszą być zamknięte całkowicie, a drugie tylko na hak zarzutowy w sposób umożliwiający sprawdzenie czystości wagonu.

#### Bezpieczeństwo osobiste pracowników zatrudnionych przy manewrach

1. Do pracy manewrowej nie można zatrudniać młodocianych i kobiet oraz pracowników nie posiadających pierwszej kategorii zdrowia.
2. Nie wolno zatrudniać pracowników nie posiadających odpowiedniej odzieży ochronnej.
3. Podczas wykonywania pracy manewrowej należy zachować szczególną ostrożność przy wykonywaniu ruchów manewrowych obok wagonów, w których trwają czynności ładunkowe, przy dojeżdżaniu do wagonów, na torach obok ramp oraz podczas przejazdu przez bramy, przejazdy drogowe i przejścia dla pieszych.
4. Nie wolno wychylać się podczas jazdy na stopniach taboru poza skrajnię taboru.
5. Przechodzenie między sprzęgniętymi wagonami i pod wagonami jest zabronione.
6. **Zabronione jest wskakiwanie i zeskakiwanie z manewrującego taboru.**
7. Zabroniona jest jazda na zderzakach, sprzęgach i dachach, a także przewóz w wagonach osób nie zatrudnionych przy pracy manewrowej.

# ROZDZIAŁ XI

## BEZPIECZEŃSTWO

### 1. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO

1. Poruszanie się po torach:
  - a) W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
  - b) Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadłe do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
  - c) Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego taboru.
  - d) Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
  - e) Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
  - f) Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu.
  - g) Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a urządzeniami przylegającymi do tego toru.
  - h) Nie wolno stać lub chodzić po materiałach i przedmiotach zgromadzonych na międzytorzach oraz po pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
  - i) Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.
2. Jazda na pojazdach kolejowych
  - a) Pracownik jadący na stopniu przetaczanego pojazdu kolejowego powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt pojazdu kolejowego.
  - b) W czasie, gdy tabor znajduje się w ruchu, zabrania się:
    - 1) wychylać się poza skrajnię taboru,
    - 2) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strześciączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
    - 3) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
    - 4) przebywać na stopniach taboru od strony budowli i innych urządzeń,
    - 5) przebywać na stopniach wejściowych do pojazdu trakcyjnego,
    - 6) zajmować miejsca w wagonie załadowanym materiałami niebezpiecznymi,
    - 7) przebywać na ładunkach na wagonach, dachach wagonów.
  - c) Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdu kolejowego będącego w ruchu.
3. Szczególne środki ostrożności należy zachować podczas przejazdu w obrębie ładowarek samojezdnych, nie wychylając się poza skrajnię taboru.

## 2. PRACA MANEROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH

1. Warunki złej widoczności mogą być powodowane następującymi czynnikami:
  - a) warunkami atmosferycznymi /mgła, ulewa, itp./ i porą doby;
  - b) niekorzystnym usytuowaniem określonych obiektów na bocznicach;
  - c) specyfiką wykonywanego manewru (np. pchania wagonów),
  - d) wywołanymi w okresie zimy /śnieżyca, zawieje, oblodzenia, zaspy, itp./
2. W warunkach złej widoczności przed rozpoczęciem każdego ruchu manewrowego i w trakcie jazdy manewrowej, zależnie od sytuacji, należy bezwzględnie:
  - a) podawać sygnał Rp1 „BACZNOŚĆ”;
  - b) szczególnie baczenie obserwować przedpole jazdy i w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie zatrzymać skład manewrowy;
  - c) w razie potrzeby prędkość jazdy ograniczyć do prędkości bezpiecznej (np. 3 km/h).
3. Przy wykonywaniu manewrów, przetaczaniu taboru kolejowego poprzez jego pchanie, kierujący manewrami musi upewnić się, że przedpole przed przetaczanym taborem jest wolne od jakichkolwiek przeszkód, a na drodze przetaczania nie znajdują się ludzie.
4. Podczas złej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi (np. mgła, deszcz, śnieżycy) sygnały manewrowe kierujący manewrami podaje gwizdkiem i latarką. Maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest włączyć reflektory lokomotywy.
5. Przy dojeżdżaniu do stojącego taboru, przy pierwszym stojącym wagonie powinien znajdować się pracownik oświetlający latarką czoło wagonu, a następnie miejsce wykonywania połączenia, bądź rozłączania taboru i ubezpieczać wykonującego czynności związane z łączeniem lub rozłączaniem sprzęgów.
6. W warunkach złej widoczności, jeżeli wzrokowe sprawdzenie drogi przebiegu jest utrudnione, kierujący manewrami lub wyznaczony przez niego manewrowy obowiązany jest każdorazowo przejść całą drogę przebiegu i dopiero po sprawdzeniu i upewnieniu się, że zachowane zostały wszelkie środki bezpieczeństwa oraz nie ma żadnych przeszkód i zagrożeń dla ludzi, taboru i urządzeń bocznicowych, może podać sygnał do wykonania ruchu manewrowego.
7. W warunkach złej widoczności zabrania się wykonywać ruchów manewrowych jednoosobowo przez kierującego manewrami.
8. W warunkach zimowych, kierujący manewrami powinien upewnić się, czy nic nie zagraża bezpieczeństwu wykonywanych jazd manewrowych oraz osób biorących udział w manewrach, a występujące zaśnieżenie i oblodzenia nie spowodują wykoślenia taboru.
9. Odśnieżanie i usuwanie oblodzeń na torach bocznicowych należy do obowiązku użytkownika bocznic. Odśnieżenie punktów zdawczo -odbiorczych oraz ładunkowych jest warunkiem wstępnym dla umożliwienia eksploatacji bocznic w ciężkich warunkach zimowych.
10. Bieżące odśnieżanie bocznic, pozwalające na jej ciągłą eksploatację, należy do obowiązków wyznaczonych przez kierownika transportu na bocznicach pracowników.
11. Kolejność pracy i sposób wykonywania czynności przy odśnieżaniu torów bocznic ustala kierownik transportu na bocznicach.
12. Usunięty śnieg i lód z torów i rozjazdów należy gromadzić w takich miejscach, aby nie ograniczyć widoczności i nie spowodować utrudnień w wykonywaniu pracy manewrowej.

## 3. DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY.

1. Jednostki wyznaczone do współpracy:
  - 1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp:
    - a) Sekcja Eksploatacji w Lesznie, Naczelnik Sekcji, tel. 784 452 039
  - 2) po stronie bocznic kolejowej ZPE Leszno:
    - a) Kierownik transportu na bocznicach, tel. 665 560 333
2. W przypadku wystąpienia sytuacji wyjątkowej i trudnych warunków w obrębie części dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strona, która powzięła informację, powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.
3. Strony ustalają, że dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, powiadamia się odpowiednio:
  - 1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:
    - Dyspozytor Zakładowy ZLK Ostrów Wlkp. tel. 62 724 32 23, kom. 668 013 181
    - Naczelnik Sekcji Eksploatacji Leszno kom. 784 452 039

- 2) po stronie bocznicy kolejowej ZPE Leszno:
  - a) Kierownik Magazynu tel. 693 293 652.
  - b) Kierownik transportu na bocznicy tel. 665 560 333
  - c) Dyspozytor zakładowy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. tel. 691 815 999
4. Podjęcie i prowadzenie akcji ratunkowej zarządza uprawniony pracownik Strony właściwej dla miejsca zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu).
5. Akcję ratunkową prowadzi się według zasad określonych w przepisach obowiązujących Stronę.
6. Strony zobowiązują się do udzielania pomocy w zakresie usuwania skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz sytuacji nadzwyczajnych występujących w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.
7. Za bezpieczeństwo pożarowe i ochronę środowiska Strony odpowiadają w granicach swoich zarządów.
8. Działania związane z zapewnieniem sprawności kolei w zimie prowadzi się w oparciu o Instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17, oraz na podstawie szczegółowych zasad określonych w opracowanym planie prowadzenia robót zimowych obowiązującą na drogach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Regulamin pracy bocznicy kolejowej, obowiązujący na drogach kolejowych zarządzanych przez MAJKOLTRANS Sp. z o.o..
9. Strony ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie sprawności techniczno – eksploatacyjnej w warunkach zimowych w granicach swojego działania.
10. Koordynację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:
  - 1) ze strony PKP PLK S.A.:
    - Naczelnik Sekcji Eksploatacji Leszno, tel. 784 452 039
  - 2) ze strony bocznicy kolejowej ZPE Leszno:
    - a) Kierownik Magazynu tel. 693 293 652
    - b) Kierownik transportu na bocznicy tel. 665 560 333
11. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strony mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej. Strona, która zarządziła zmiany powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.
12. W przypadkach niezbędnych dla usuwania skutków zimy w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strony, po wzajemnym uzgodnieniu, mogą udzielić sobie odpłatnej pomocy w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.

#### **4. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU**

1. Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu na drogach kolejowych przylegających do punktu styku, komisję kolejową powołuje Strona właściwa dla miejsca zdarzenia.
2. Komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 18 marca 2016 r. poz. 369) oraz instrukcji MKT-10 o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Majkoltrans sp. z o.o.
3. Każdy pracownik użytkownika bocznicy jak również przewoźnika obsługującego bocznice, który zauważył, że może dojść do zdarzenia kolejowego, oraz zdarzenia z ludźmi, powinien użyć wszelkich możliwych środków aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.

#### **- ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU**

1. Każdy pracownik, po stwierdzeniu zaistnienia wypadku kolejowego lub wypadku z ludźmi, niezależnie czy jest pracownikiem użytkownika bocznicy czy nie, jest obowiązany osobiście i niezwłocznie zgłosić ten fakt nadzorującemu bocznice, tj. Kierownikowi transportu na bocznicy i dyspozytorowi MAJKOLTRANS Sp. z o.o.. Jeśli nie jest to możliwe to za pośrednictwem innych osób, używając do tego celu wszelkich dostępnych środków.
2. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierujący manewrami ustawiacz, lub maszynista zgłasza zdarzenie nadzorującemu bocznice kolejową kierownikowi transportu na bocznicy.

3. Kierujący manewrami, aby zapobiec ewentualnym większym skutkom zaistniałego zdarzenia, powinien wstrzymać ruch kolejowy na bocznicę.
4. Zgłaszając zdarzenie należy podać jego miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki, przy czym brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

### - POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznicę, który otrzymał zawiadomienie o zdarzeniu, lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, powinien wezwać: pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku wypadku są poszkodowani, straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
  - 1) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
  - 2) pożaru lub wybuchu.
2. Niezwłocznie wezwać pogotowie ratunkowe po otrzymaniu zgłoszenia o najechaniu pojazdu kolejowego na człowieka oraz zawiadomić o wypadku najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności.
3. Nadzorujący bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, po uzyskaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzeniu na bocznicę jest zobowiązany do niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie właściciela bocznicę.

### - ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznicę Kierownik transportu na bocznicę lub inny pracownik z nadzoru bocznicę zgłasza zdarzenie Kierownictwu firmy MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Nadzorujący bocznicę zgłasza zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
3. Nadzorujący bocznicę obowiązany jest powiadomić o zdarzeniu:
  - 1) członków komisji ze strony użytkownika bocznicę,
  - 2) przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
  - 3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego w Poznaniu.
4. Przewodniczący komisji kolejowej obowiązany jest powiadomić o zdarzeniu pisemnie przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia:
  - 1) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
  - 2) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
  - 3) W zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwą miejscowo:
    - a) Prokuraturę Rejonową,
    - b) Komendę Policji,
    - c) Komendę Państwowej Straży Pożarnej,
    - d) Jednostkę Żandarmerii Wojskowej.
5. Szczegółowe informacje o powiadamianiu organów w przypadku zaistnienia zdarzenia kolejowego są umieszczone na stronie internetowej [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl), w zakładce BEZPIECZEŃSTWO→ZGŁOŚ WYPADEK/ZDARZENIE KOLEJOWE.
6. Szczegółowe zasady postępowania w przypadku zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w transporcie kolejowym określone są w obowiązującej na bocznicę instrukcji **MKT-10** „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o., zgodnej z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 369).

### - POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA

1. Powiadomiony o zdarzeniu nadzorujący bocznicę kierownik transportu na bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia kierownika transportu na bocznicę lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru, kierujący manewrami, prowadzący pojazd kolejowy powinien:
  - 1) zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu,
  - 2) zabezpieczyć miejsce zdarzenia,
  - 3) udzielić pierwszej pomocy rannym,
  - 4) przeciwdziałać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru,



- 5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić ich do zatarcia,
- 6) informować mistrza utrzymania ruchu mechanicznego lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru o fakcie i czasie przybycia na miejsce zdarzenia służb ratowniczych oraz ich rodzaju.
4. Nadzorujący bocznicę kierownik transportu na bocznicy lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie zawiadamia centrum powiadamiania ratunkowego (telefon alarmowy 112), podając w miarę możliwości informacje o:
  - 1) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
  - 2) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
  - 3) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi.
5. Po przybyciu na miejsce zdarzenia, nadzorujący bocznicę kierownik transportu na bocznicy lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową obejmuje kierownictwo a także:
  - 1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającym pomocy poszkodowanym w zdarzeniu,
  - 2) sprawdza wykonanie przez kierującego manewrami czynności określone w pkt. 2,
  - 3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia,
  - 4) zabezpiecza dokumentację związaną z stanem infrastruktury i stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyn zdarzenia,
  - 5) współpracuje z przedstawicielami przewoźników.
6. Wykolejony tabor na torach bocznicy nie wolno wkolejać do czasu przybycia komisji kolejowej. Tabor wykolejony musi być poddany sprawdzeniu i pomiarom przez właściciela taboru, który po sprawdzeniu wyda dalsze dyspozycje.
7. Do czasu przeprowadzenia badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej, objętej miejscem wypadku z taborem i usunięcia usterek w infrastrukturze spowodowanych wypadkiem, zabrania się prowadzenia ruchu kolejowego po tej infrastrukturze.

## 5. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO

1. Wypadki przy pracy:
  - a) Regulamin pracy w zakresie BHP (oryginał) znajduje się w Dziale Kadr i Płac HGBS Finanse Spółka Akcyjna we Wrocławiu ul. Monopolowa 4, natomiast kopia regulaminu pracy w zakresie BHP znajduje się w biurze Zakładu Produkcji Etanolu w Lesznie ul. Święciechowska 2.
  - b) Numery ważniejszych telefonów:
    - Alarmowy - 112,
    - Regionalny specjalista ds. BHP - 535 292 906,
    - Kierownik magazynu spirytusu - 693 293 652,
    - Specjalista ds. logistyki - 603 113 361.
2. Na bocznicy nie ma zagrożeń w zakresie stabilności torów.
3. Ruch kolejowy na bocznicy wstrzymywany jest w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa dla ruchu kolejowego. W tym przypadku należy zamknąć tor bocznicowy i/lub rozjazd poprzez:
  - c) Zawiadomienie o zamknięciu toru zainteresowanych pracowników bocznicy kolejowej i zakładu,
  - d) Osygnalizowania zamkniętego toru zgodnie z obowiązującymi zasadami sygnalizacji określonymi w instrukcji MKT-1 o prowadzeniu ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznicach kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
  - e) Przesłania zwrotnic prowadzących na zamknięty tor w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomienia ich za pomocą zamka trzpieniowego,
  - f) Jeżeli część zamkniętego toru będzie użytkowana, należy miejsce, do którego wolno dojechać, osygnalizować zgodnie z regulacjami wewnętrznymi użytkownika bocznicy,
  - g) Otwarcie zamkniętego toru bocznicowego, może nastąpić na polecenie kierownika transportu na bocznicy, po otrzymaniu zawiadomienia o usunięciu przeszkody do ruchu na tym torze.
  - h) Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego powinno być odnotowane w dzienniku oględzin rozjazdów i urządzeń srk,
  - i) W razie potrzeby (planowe zamknięcia torowe, na czas napraw i remontów) kierownik magazynu w porozumieniu z kierownikiem transportu MAJKOLTRANS Sp. z o.o. powinien wydać pisemnie szczegółowe zarządzenie w sprawie postępowania w czasie zamknięcia tego toru bocznicowego.

## ROZDZIAŁ XII

### WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI

#### 1. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW PODMIOTÓW WSPÓŁPRACUJĄCYCH:

##### a) ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA

Lp.	Nazwa i adres Zarządcy	Nr telefonu	Uwagi
1	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych ul. Wolności 30 63- 400 Ostrów Wielkopolski	tel. (62) 724-33-40 fax (62) 724-32-67 <a href="mailto:iz.ostrow@plk-sa.pl">iz.ostrow@plk-sa.pl</a>	
2	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekcja Eksploatacji Leszno ul. Dworcowa 6 64 – 100 Leszno	tel. 65 537 53 42	

##### b) PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ

Lp.	Nazwa i adres Przewoźnika	Nr telefonu	Uwagi
1	2	3	4
1	PKP CARGO S.A. DOLNOŚLĄSKI ZAKŁAD SPÓŁKI ul. Puławskiego 56 50 - 443 Wrocław	tel. (71) 717 78 09 fax. (71) 717 58 06 <a href="mailto:sekretariat.dolnoslaski@pkip-cargo.eu">sekretariat.dolnoslaski@pkip-cargo.eu</a>	
2	MAJKOLTRANS Sp. z o.o. ul. Paczkowska 26 50 - 503 Wrocław	tel. (71) 717 45 33 fax. (71) 717 45 34 <a href="mailto:majkoltrans@majkoltrans.pl">majkoltrans@majkoltrans.pl</a>	
3			

## 2. TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYŃ POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM.

1. Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu na drogach kolejowych przylegających do punktu styku, komisję kolejową powołuje Strona właściwa dla miejsca zdarzenia. Komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 18 marca 2016 r. poz. 369).

## 3. ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ:

1. Strony ponoszą odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność zarządzanych przez siebie odcinków dróg kolejowych przylegających do punktów styku.
2. Koszty usuwania skutków i przyczyn wszystkich zdarzeń oraz uszkodzeń odcinków dróg kolejowych przylegających do punktów styku ponosi strona, która spowodowała zdarzenie, lub proporcjonalnie do orzeczonego stopnia przyczynienia się.

## 4. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW:

1. Spory dotyczące zagadnień ujętych w pkt. 13.2 oraz 13.3, Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
2. Przy braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu możliwości negocjacji, sprawa może być skierowana na drogę postępowania przed Sądem właściwości ogólnej.

# ROZDZIAŁ XIII

## POSTANOWIENIA KOŃCOWE

### 1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

Niniejszy „Regulamin pracy boczniczy kolejowej” został opracowany w ośmiu jednobrzmiących egzemplarzach, z przeznaczeniem:

Egzemplarz nr 1	- MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – Dyrektor ds. technicznych
Egzemplarz nr 2	- MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – Dyrektor ds. eksploatacyjnych
Egzemplarz nr 3	- MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – Kierownik transportu na bocznicę
Egzemplarz nr 4	- MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – Ustawiacz boczniczy
Egzemplarz nr 5	- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.
Egzemplarz nr 6	- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekcja Eksploatacji w Lesznie
Egzemplarz nr 7	- MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – Archiwum
Egzemplarz nr 8	- Urząd Transportu Kolejowego do wniosku przedłużenie Świadectwa Bezpieczeństwa

### 2. SPOSÓB UDOSTĘPNIANIA REGULAMINU REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY.

1. Dla pracowników użytkownika boczniczy wykonujący w sposób bezpośredni pracę manewrową (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy) dostępny jest egzemplarz nr 4 u ustawiacza użytkownika boczniczy,
2. Dla pozostałych zainteresowanych pracowników Zakładu produkcji Etanolu egzemplarz nr 1 u kierownika magazynu.
3. Dla przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę udostępniany jest egzemplarz w formie elektronicznej na stronie internetowej użytkownika boczniczy [www.majkoltrans.pl](http://www.majkoltrans.pl) w zakładce dokumenty/bocznicze/Leszno/RPB-ZPE-Leszno.pdf

4. Po zatwierdzeniu niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej, postanowienia jego należy wdrożyć do bieżącego stosowania i przestrzegania. W tym celu należy zorganizować szkolenia zainteresowanym pracownikom ze znajomości postanowień niniejszego Regulaminu.
5. Fakt przyjęcia niniejszego regulaminu do wiadomości przez pracowników związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym na boczniczy, musi być odnotowany i podpisany przez tych pracowników zgodnie ze „wzorem wykazu osób zapoznanych z treścią regulaminu”, stanowiący załącznik nr 1 do regulaminu.
6. Fakt przyjęcia niniejszego regulaminu do wiadomości przez pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, przewoźnik kolejowy potwierdza kierownikowi transportu boczniczy pisemnie przed dokonaniem obsługi boczniczy.

### **3. PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU**

1. Niniejsze opracowanie powinno być utrzymywane w stanie aktualnym przez użytkownika boczniczy.
2. Zmiana wprowadzana jest przez użytkownika boczniczy poprzez zarządzenie Zarządu MAJ-KOLTRANS Sp. z o.o. w sprawie ustalenia zmiany do regulaminu.
3. Zmiany w regulaminie pracy boczniczy kolejowej w zakresie techniczno ruchowym należy wprowadzać po uprzednim ich uzgodnieniu w zakresie techniczno ruchowym z właściwym dla boczniczy PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim.
4. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian i uzupełnień (Rozdział XIV Regulaminu) i podany do wiadomości zainteresowanym pracownikom za podpisem na oddzielnym wykazie zgodnie ze wzorem jak w załączniku nr 1 do regulaminu.

### **4. OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU**

1. Osobą odpowiedzialną za aktualność regulaminu, przygotowanie zmian do regulaminu w przypadku zmiany stanu prawnego lub faktycznego jest kierownik transportu na boczniczy.

# ROZDZIAŁ XIV

## SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

Numer zmiany	Zakres zmiany	Obowiązuje od dnia	Podpis wprowadzającego zmianę
1.	2	3	4

# ROZDZIAŁ XV

## ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

1. Wzór wykazu osób zapoznanych z treścią regulaminu,
2. Karty charakterystyki towarów niebezpiecznych,
3. Plan schematyczny bocznicy,

**WZÓR WYKAZU OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU**

LP	Imię i nazwisko	Stanowisko	Data	Podpis

**ZAŁĄCZNIK NR 2**  
**KARTY CHARAKTERYSTYKI TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH**



<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	<b>Indeks:</b>	<b>KCH /3 /2017</b>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	<b>Strona/stron:</b> 1/16	<b>Wyd. 1.0</b>
		<b>obowiązuje od:</b>	<b>24.02.2017</b>

Data sporządzenia  
Data aktualizacji

24 lutego 2017  
24 kwietnia 2019

### **Spis treści:**

- SEKCJA 1: Identyfikacja substancji/mieszaniny i identyfikacja spółki/przedsiębiorstwa
- SEKCJA 2: Identyfikacja zagrożeń
- SEKCJA 3: Skład/informacja o składnikach
- SEKCJA 4: Środki pierwszej pomocy
- SEKCJA 5: Postępowanie w przypadku pożaru
- SEKCJA 6: Postępowanie w przypadku niezamierzonego uwolnienia do środowiska
- SEKCJA 7: Postępowanie z substancją i mieszaninami oraz ich magazynowanie
- SEKCJA 8: Kontrola narażenia/środki ochrony indywidualnej
- SEKCJA 9: Właściwości fizyczne i chemiczne
- SEKCJA 10: Stabilność i reaktywność
- SEKCJA 11: Informacje toksykologiczne
- SEKCJA 12: Informacje ekologiczne
- SEKCJA 13: Postępowanie z odpadami
- SEKCJA 14: Informacje dotyczące transportu
- SEKCJA 15: Informacje dotyczące przepisów prawnych
- SEKCJA 16: Inne informacje

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	Indeks:	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	Strona/stron: 2/16	Wyd. 1.0
		obowiązuje od:	24.02.2017

*sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 2015/830 z dnia 28 maja 2015 r. zmieniającym Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 roku w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH)*

<b>SEKCJA 1: Identyfikacja substancji/mieszaniny i identyfikacja spółki/przedsiębiorstwa</b>
--

### 1.1. Identyfikator produktu

**Nazwa produktu:** Etanol absolutny  
 Nr indeksowy                    603-002-00-5  
 Nr CAS                            64-17-5  
 Nr WE                             200-578-6  
 Wzór chemiczny                C<sub>2</sub>H<sub>5</sub>OH

### 1.2. Istotne zidentyfikowane zastosowania substancji lub mieszaniny oraz zastosowania odradzane

**Zastosowanie:** w przemyśle farmaceutycznym, kosmetycznym i chemicznym.

### 1.3. Dane dotyczące dostawcy karty charakterystyki

#### Producent

**HGBS Finanse S.A.**  
 51-501 Wrocław  
 ul. Monopolowa 4  
 tel. +48 (71) 34 74 100  
 fax. +48 (71) 34 74 110  
**biuro\_wroclaw@hgbs.com.pl**

Zakład Produkcyjny w Lesznie  
 64-100 Leszno  
 ul. Świąciechowska 2  
 tel. +48 65 526 0100  
 fax. +48 65 526 0200  
**biuro\_leszno@hgbs.com.pl**

### 1.4. Numer telefonu alarmowego

112 – całą dobę

**Telefon alarmowy:** (071) 34 74 100 (czynny w godzinach 7:00 – 15:00)

<b>SEKCJA 2: Identyfikacja zagrożeń</b>
---

### 2.1. Klasyfikacja substancji lub mieszaniny

**Klasyfikacja wg rozporządzenia (WE) nr 1272/2008 (CLP)**

Klasy zagrożenia i kody kategorii: **Flam. Liq. 2, H225, Eye Irrit 2, H319**

Pełne brzmienia zwrotów H oraz akronimy symboli, klas zagrożenia i kodów kategorii podano w sekcji 16 Karty charakterystyki

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	<b>Indeks:</b>	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	<b>Strona/stron:</b> 3/16	<b>Wyd. 1.0</b>
		<b>obowiązuje od:</b>	<b>24.02.2017</b>

## 2.2. Elementy oznakowania

Piktogramy GHS:



Hasło ostrzegawcze:

**Niebezpieczeństwo**

Zwrot wskazujący rodzaj zagrożenia:

H225: Wysoce łatwopalna ciecz i pary  
H319 Działa drażniąco na oczy

Zwrot wskazujący środki ostrożności:

Zapobieganie:

P210: Przechowywać z dala od źródeł ciepła/iskrzenia/otwartego ognia/gorących powierzchni. Palenie wzbronione  
P233: Przechowywać pojemnik szczelnie zamknięty.  
P240: Uziemić i połączyć pojemnik i sprzęt osbiornicy  
P241: Używać [elektrycznego/wentylującego/oświetleniowego/...]przeciwybuchowego sprzętu  
P242: Używać nieiskrzących narzędzi.  
P243: Przedsięwziąć środki ostrożności zapobiegające statycznemu rozładowaniu  
P264: Dokładnie umyć ręce i twarz po użyciu.  
P280: Stosować rękawice ochronne/ odzież ochronną/ ochronę oczu/ ochronę twarzy.

Reagowanie:

P305+P351+P338: W PRZYPADKU DOSTANIA SIĘ DO OCZU: Ostrożnie płukać wodą przez kilka minut. Wyjąć soczewki kontaktowe, jeżeli są i można je łatwo usunąć. Nadal płukać  
P303+P361+P353: W PRZYPADKU KONTAKTU ZE SKÓRĄ (lub z włosami): Natychmiast usunąć/zdjąć całą zanieczyszczoną odzież. Splukać skórę pod strumieniem wody/prysznicem.  
P370+P378: W PRZYPADKU POŻARU: Użyć gaśnicy proszkowej typu ABC do gaszenia..

Przechowywanie

P403+P235: Przechowywać w dobrze wentylowanym miejscu.  
Przechowywać w chłodnym miejscu.

Usuwanie

P501: Zawartość/pojemnik usuwać do ..zgodnie z przepisami/regionalnymi/krajowymi/międzynarodowymi.

## 2.3. Inne zagrożenia

Nie spełnia kryteriów PBT i vPvB.

Pary tworzą mieszaniny wybuchowe z powietrzem. Pary są cięższe od powietrza, gromadzą się przy powierzchni ziemi i w dolnych częściach pomieszczeń. Zbiorniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą eksplodować.

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	<b>Indeks:</b>	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	<b>Strona/stron:</b> 4/16	<b>Wyd. 1.0</b>
		<b>obowiązuje od:</b>	<b>24.02.2017</b>

### SEKCJA 3: Skład/informacja o składnikach

#### 3.1 Substancje

Nazwa substancji	nr indeksowy	nr CAS	nr WE	Skład w % (v/v)	Klasyfikacja zgodna z rozporządzeniem (WE) nr 1272/2008	
					Klasy zagrożenia i kody kategorii	Kody zwrotów wskazujących rodzaj zagrożenia
Etanol Nr rejestracji REACH 01-2119457610-43-0391	603-002-00-5	64-17-5	200-578-6	Nie mniej niż 99,7	Flam. Liq. 2 Eye Irrit 2	H225 H319

### SEKCJA 4: Środki pierwszej pomocy

#### 4.1. Opis środków pierwszej pomocy

Wdychanie:	Wynieść poszkodowanego z miejsca narażenia, ułożyć w wygodnej pozycji półleżącej lub siedzącej, zapewnić spokój, chronić przed utratą ciepła. Jeżeli wystąpią zaburzenia oddychania, zastosować sztuczne oddychanie. Jeżeli objawy nie ustępują, wezwać lekarza.
Kontakt ze skórą:	Natychmiast splukać dużą ilością wody, zdjąć zanieczyszczoną odzież, skórę zmyć dużą ilością wody z mydłem, nie używać rozpuszczalników lub rozcieńczalników. W razie potrzeby skonsultować się z lekarzem.
Kontakt z oczami:	Natychmiast płukać dużą ilością letniej wody, najlepiej bieżącej, przez co najmniej 15 min. Usunąć szkła kontaktowe. Unikać silnego strumienia wody ze względu na ryzyko mechanicznego uszkodzenia rogówki. Jeżeli podrażnienie nie ustępuje, należy skonsultować się z lekarzem-okulistą.
Przewód pokarmowy:	Jeżeli nastąpi połknięcie, nie prowokować wymiotów. Wypłukać usta wodą, a następnie podać do wypicia dużą ilość wody (jeśli poszkodowany jest przytomny). Nie podawać mleka, węgla aktywnego, środków wymiotnych. Nigdy nie podawać niczego do ust osobie nieprzytomnej. Zapewnić pomoc lekarską.

#### 4.2. Najważniejsze ostre i opóźnione objawy oraz skutki narażenia

Przy znacznych stężeniach par lub bezpośrednim dostaniu się produktu do oczu może wystąpić lekkie podrażnienie, zaczerwienienie, łzawienie, pieczenie, ból. Wdychanie par o dużym stężeniu może spowodować uczucie zmęczenia, osłabienie, senność, nudności, bóle i zawroty głowy, kaszel, urywany oddech. Spożycie dużych ilości wywołuje mdłości, wymioty, ból brzucha. Bezpośrednim następstwem zatrucia drogą pokarmową może być uszkodzenie wątroby i nerek.

#### 4.3. Wskazania dotyczące wszelkiej natychmiastowej pomocy lekarskiej i szczególnego postępowania z poszkodowanym

Leczyć objawowo.  
W razie połknięcia nie wywoływać wymiotów.  
Dla uzyskania specjalistycznej porady lekarze powinni się skontaktować z Centrum Informacji o Zatruciach.  
Miejsce pracy powinno być wyposażone w prysznic i stanowisko do płukania oczu.

**Uwaga:** W pierwszej kolejności należy wyprowadzić poszkodowaną osobę ze skażonego środowiska. Należy przestrzegać uwag dotyczących bezpieczeństwa i użytkowania zamieszczonych na etykiecie. Przy wystąpieniu symptomów lub w wypadkach wątpliwych zasięgnąć rady lekarza.

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	Indeks:	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	Strona/stron: 5/16	Wyd. 1.0
		obowiązuje od:	<b>24.02.2017</b>

## SEKCJA 5: Postępowanie w przypadku pożaru

### 5.1. Środki gaśnicze

- Gaśnice CO<sub>2</sub>
- Gaśnice pianowe, gaśnice płynowe z dodatkowym wodnym roztworem środka
- Gaśnice proszkowe z proszkiem gaszącym ABC lub BC
- Woda gaśnicza. Stanowiska za i rozładunku wyposażone w hydranty wodne

Nieodpowiednie środki gaśnicze:

Zwarty strumień wody – ryzyko rozprzestrzenienia pożaru.

### 5.2. Szczególne zagrożenia związane z substancją lub mieszaniną

Wysoce łatwopalna ciecz i pary. Pary tworzą mieszaniny wybuchowe z powietrzem. Pary są cięższe od powietrza i gromadzą się przy powierzchni ziemi oraz w dolnych partiach pomieszczeń. Zbiorniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą eksplodować.

Chronić przed wyładowaniami elektrostatycznymi.

W środowisku pożaru wydzielają się tlenki węgla.

### 5.3. Informacje dla straży pożarnej

Wysoce łatwo palna ciecz. Pary tworzą mieszaniny wybuchowe z powietrzem, są cięższe od powietrza i gromadzą się przy powierzchni ziemi oraz w dolnych częściach pomieszczeń. Pojemniki narażone na działanie ognia chłodzić z bezpiecznej odległości rozproszonym strumieniem wody (niebezpieczeństwo wybuchu); o ile to możliwe, usunąć je z terenu zagrożonego. Odzież gazoszczelna w wersji antyelektrostatycznej, izolujący sprzęt ochrony układu oddechowego.

Specjalny sprzęt ochronny dla strażaków:

Środki ochrony ogólnej typowe w przypadku pożaru. Nie należy przebywać w zagrożonej ogniem strefie bez odpowiedniego ubrania odpornego na chemikalia (kompletna odzież ochronna z kaskiem, osłona na twarz i kark, kurtka i spodnie z materiału izolacyjnego, z opaskami wokół ramion, na nogach i wokół pasa) i aparatu do oddychania z niezależnym obiegiem powietrza.

Niebezpieczne produkty spalania:

W czasie pożaru mogą tworzyć się tlenki węgla, drażniące i toksyczne dymy i gazy.

## SEKCJA 6: Postępowanie w przypadku niezamierzonego uwolnienia do środowiska

### 6.1. Indywidualne środki ostrożności, sprzęt ochronny i procedury w sytuacjach awaryjnych

W przypadku wydostania się alkoholu do środowiska, osoby postronne przebywające na zagrożonym awarią obszarze należy natychmiast ewakuować. Awaria musi być jak najszybciej zlokalizowana i zlikwidowana. Obszar dotknięty awarią musi być kontrolowany eksplozometrem, lub za pomocą rurek wskaźnikowych. Do likwidowania skażenia mogą przystąpić przeszkolone w ratownictwie chemicznym osoby. W przypadku wydostania się alkoholu do kanalizacji istnieje niebezpieczeństwo wytworzenia się mieszanin wybuchowych z powietrzem oraz wybuchu.

W warunkach przemysłowych zakładać odzież ochronną z materiałów naturalnych (bawełna) lub włókien syntetycznych, rękawice wykonane z kauczuku nitrylowego (grubość 1.25 mm, czas przebicia ≥ 480 min) lub kauczuku butylowego (grubość 0.5 mm, czas przebicia ≥ 480 min). Stosować okulary ochronne typu gogle, chroniące przed kroplami cieczy. Nie pić, nie jeść i nie palić w trakcie używania. Zapewnić odpowiednią wentylację ogólną i miejscową. Usunąć źródła zapłonu (ugasić otwarty ogień, ogłosić zakaz palenia i używania narzędzi iskrzących). Usunąć osoby niezabezpieczone z

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	Indeks:	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	Strona/stron: 6/16	Wyd. 1.0
		obowiązuje od:	24.02.2017

zagrożonego obszaru. Unikać bezpośredniego kontaktu z mieszaniną. Unikać wdychania par. W razie potrzeby zarządzić ewakuację.

Odzież ochronna, ochrony dróg oddechowych z filtrem par oznaczonym kolorem brązowym i literą A oraz filtrem cząsteczkowym P2, szczelne okulary ochronne, rękawice ochronne.

### 6.2. Środki ostrożności w zakresie ochrony środowiska

Zabezpieczyć przed przedostaniem się do kanalizacji, wód powierzchniowych i gruntowych oraz gleby. Powiadomić odpowiednie władze sanitarne i ochrony środowiska.

### 6.3. Metody i materiały zapobiegające rozprzestrzenianiu się skażenia i służące do usuwania skażenia

Zabezpieczyć studzienki ściekowe. Jeżeli to możliwe, zlikwidować wyciek (zamknąć dopływ cieczy, uszczelnić). Uszkodzone opakowanie umieścić w opakowaniu zastępczym. W razie dużego wycieku obwałować miejsce wycieku, zebraną ciecz odpompować. Pary rozcieńczyć rozproszonym strumieniem wody. Usunąć źródła zapłonu (ugasić otwarty ogień, ogłosić zakaz palenia i używania narzędzi iskrzących). Zbieranie rozlanego alkoholu dokonywane jest mechanicznie oraz za pomocą substancji sorbujących (słoma, siano, trociny, wysuszony torf i in.).

Małe ilości zaabsorbować w chemicznie obojętny materiał wiążący (piasek, ziemia okrzemkowa), przenieść do szczelnie zamykanych pojemników przenieść do szczelnie zamykanych pojemników i przekazać do uprawnionego odbiorcy odpadów. Zanieczyszczoną powierzchnię spłukać wodą.

W przypadku niemożności zlikwidowania następstw awarii własnymi siłami i środkami, przeprowadzenie akcji należy powierzyć zewnętrznym, wyspecjalizowanym służbom ratowniczym. Chronić kanalizację. W przypadku wydostania się alkoholu do wód powierzchniowych, ostrzec użytkowników.

Metody utylizacji:

Niszczyć na drodze spalania - zgodnie z obowiązującym prawem.

### 6.4. Odniesienia do innych sekcji

Usuwać zgodnie z zaleceniami przedstawionymi w sekcji 13.

Środki ochrony osobistej podano w sekcji 8.

## SEKCJA 7: Postępowanie z substancjami i mieszaninami oraz ich magazynowanie

### 7.1. Środki ostrożności dotyczące bezpiecznego postępowania

Zapewnić odpowiednią wentylację ogólną i miejscową. Trzymać z daleka od źródeł wysokiej temperatury i źródeł zapłonu. Wskazane jest podejmowanie środków ostrożności, aby podczas pracy z mieszaniną unikać kontaktu ze skórą i oczami. Nie wdychać par. Zabezpieczyć przed przedostaniem się do kanalizacji, wód powierzchniowych i gruntowych oraz gleby. Nie jeść, nie pić i nie palić w czasie użytkowania. Myć ręce podczas przerw i po zakończonej pracy. Zanieczyszczone ubranie natychmiast zdjąć, uprać przed ponownym założeniem. Stosować narzędzia nieiskrzące.

### 7.2. Warunki bezpiecznego magazynowania, w tym informacje dotyczące wszelkich niezgodności

Stosować tylko w dobrze wentylowanych pomieszczeniach z wentylacją wywiewną. Instalacja, aparatura i zbiorniki powinny być zawsze szczelnie zamknięte. Pary mieszaniny z powietrzem mogą tworzyć mieszaniny wybuchowe. Pary są cięższe od powietrza i gromadzą się przy powierzchni podłogi lub gruntu. Przechowywać w oryginalnych, właściwie oznakowanych, szczelnie zamkniętych opakowaniach, w chłodnym, suchym, dobrze wentylowanym pomieszczeniu magazynowym, wyposażonym w instalację elektryczną i wentylacyjną w wykonaniu przeciwwybuchowym.

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	Indeks:	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	Strona/stron: 7/16	Wyd. 1.0
		obowiązuje od:	<b>24.02.2017</b>

Przechowywać z daleka od źródeł wysokiej temperatury, źródeł zapłonu, utleniaczy. Zabezpieczać przed działaniem promieni słonecznych.

#### Magazynowanie

Zasady magazynowania określa norma PN-A-79535:2008 – Wyroby i półprodukty przemysłu spirytusowego. Pakowanie, przechowywanie i transport.

Dla wyrobu nie określa się czasu przechowywania.

Wszystkie opakowania magazynowe, tj. zbiorniki, pojemniki itp. Powinny mieć numer ewidencyjny naniesiony w sposób trwały i widoczny. Ponadto na każdym opakowaniu magazynowym powinna być umieszczona przywieszka informacyjna umożliwiająca monitorowanie wyrobów.

#### p. 5.2.1 normy: „Pomieszczenia magazynowe wyrobów w opakowaniach jednostkowych.”

Pomieszczenia magazynowe przeznaczone do przechowywania wyrobów w opakowaniach powinny spełniać następujące wymagania:

- powinny być wydzielone (dotyczy zakładów produkcyjnych i hurtowni)
- powinny być zamknięte i szczelnie kryte, tak aby ograniczyć dostęp owadów i gryzoni
- powinny być suche i przewiewne, bez obcych zapachów,
- powinny być zaopatrzone, w zależności od potrzeby, w agregaty chłodnicze, podkłady, regały, półki, palety ładunkowe oraz sprzęt do przemieszczania i składowania jednostek ładunkowych, jednostek ładunkowych paletowych
- podłogi powinny być suche i niepalące się, łatwe w utrzymaniu czystości (np. asfaltobeton, żywice poliestrowe)
- drzwi powinny być wykonane z materiałów trudno palnych
- w pomieszczeniach należy utrzymywać temperaturę od 3°C do 30°C i wilgotność do 80%,
- wyroby nie powinny być narażone na bezpośrednie działanie promieni słonecznych

Przy składowaniu oraz podczas przemieszczania wyrobów w magazynie należy przestrzegać zasady: „PIERWSZE WESZŁO – PIERWSZE WYSZŁO” (FIFO – skrót od słów: first-in, first-out).

#### p. 5.2.2. Pomieszczenia magazynowe wyrobów luzem

Powinny spełniać następujące wymagania:

- powinny być wydzielone
- powinny być zamknięte i szczelnie kryte, tak aby ograniczyć dostęp owadów i gryzoni,
- powinny być suche i przewiewne, bez ubocznych zapachów
- powinny być zaopatrzone, w zależności od potrzeby w agregaty chłodnicze
- podłogi powinny być suche i niepyłące się, łatwe w utrzymaniu czystości (np. asfaltobeton, żywice poliestrowe)
- drzwi powinny być wykonane z materiałów trudno palnych,
- w pomieszczeniach należy utrzymywać temperaturę do 30°C i wilgotność do 80%
- powinny być zaopatrzone w misy awaryjne na wypadek rozszczelnienia zbiornika lub przelania płynu,
- w strefie zagrożonej wybuchem powinny mieć instalację elektryczną i wentylacyjną w wykonaniu przeciwwybuchowym
- odległość zbiorników od ściany powinna wynosić nie mniej niż 0,6 m.

### **7.3. Szczególne zastosowanie(-a) końcowe**

W przemyśle farmaceutycznym, kosmetycznym i chemicznym.

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	<b>Indeks:</b>	<b>KCH /3 /2017</b>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	<b>Strona/stron:</b> 8/16	<b>Wyd. 1.0</b>
		<b>obowiązuje od:</b>	<b>24.02.2017</b>

## SEKCJA 8: Kontrola narażenia/środki ochrony indywidualnej

### 8.1. Parametry dotyczące kontroli

DNEL drogi oddechowe (ostre): 1900mg/ m<sup>3</sup> (1000ppm)  
 DNEL drogi oddechowe (przewlekłe): 950mg/ m<sup>3</sup> (500ppm)  
 DNEL skóra (przewlekłe): 343mg/kgbw/dzień  
 PNEC woda (słodkowodna): 0.96mg/l  
 PNEC woda (morska): 0.79mg/l  
 PNEC woda (przerywane uwolnienie): 2.75mg/l  
 PNEC STP: 580mg/l  
 PNEC osad (słodkowodna): 3.6mg/kgdw  
 PNEC osad (morska): 2.9mg/kgdw  
 PNEC gleba: 0.63 mg/kgdw  
 PNEC spożycie: 0.72g/kg

#### Najwyższe dopuszczalne stężenia

Nazwa substancji	nr CAS	Normatyw	wartość	jednostka
Etanol	64-17-5	NDS	1900	mg/m <sup>3</sup>

### 8.2. Kontrola narażenia

#### 8.2.1. Stosowne techniczne środki kontroli

Przestrzegać ogólnych zasad bezpieczeństwa i higieny. Podczas pracy nie jeść, nie pić i nie palić tytoniu. Stosować dobrą wentylację. Nie wdychać par produktu. Unikać kontaktu z skórą i oczami. Jeżeli podczas procesów pracy występuje niebezpieczeństwo zapalenia odzieży na pracowniku, w pobliżu stanowisk pracy powinny być zainstalowane pryszniczki bezpieczeństwa oraz oddzielne myjki do przemywania oczu.

#### 8.2.2. Indywidualne środki ochrony, takie jak indywidualny sprzęt ochronny

Drogi oddechowe:	W przypadku wystąpienia dużego stężenia par produktu w powietrzu (przekroczenia dopuszczalnych normatywów) stosować ochrony dróg oddechowych z filtrem cząsteczkowym oznaczonym kolorem białym i symbolem P2 oraz filtrem par oznaczonym kolorem brązowym i literą A. Można stosować filtry zespolone AP.
Ręce i skóra:	W warunkach produkcyjnych stosować odzież ochronną z materiałów naturalnych (bawełna) lub włókien syntetycznych, rękawice wykonane z kauczuku nitrylowego (grubość 1.25 mm, czas przebicia ≥ 480 min) lub kauczuku butylowego (grubość 0.5 mm, czas przebicia ≥ 480 min).
Oczy:	W warunkach produkcyjnych stosować okulary ochronne typu gogle, chroniące przed kroplami cieczy

Higiena pracy: Obowiązują przepisy ogólne przemysłowej higieny pracy. Nie dopuszczać do przekraczania w środowisku miejsca pracy dopuszczalnych stężeń normatywnych. Po zakończeniu pracy zdjąć zanieczyszczone ubranie. Przed przerwami w pracy wymyć ręce i twarz. Po pracy umyć dokładnie całe ciało. Nie jeść, nie pić, nie palić podczas pracy.

Należy zastosować procedury monitorowania stężeń niebezpiecznych komponentów w powietrzu oraz procedury kontroli czystości powietrza w miejscu pracy – o ile są one dostępne i uzasadnione na danym stanowisku – zgodnie z odpowiednimi Polskimi lub Europejskimi Normami z uwzględnieniem warunków panujących w miejscu narażenia oraz odpowiedniej metodologii pomiaru dostosowanej do warunków pracy.



<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	Indeks:	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	Strona/stron: 9/16	Wyd. 1.0
		obowiązuje od:	<b>24.02.2017</b>

Metody oceny narażenia w środowisku pracy:

**PN-86/Z-04050.01 Ochrona czystości powietrza. Przyrządy i zestawy do pobierania próbek. Postanowienia ogólne.**

PN-89/Z-04008.07 – Ochrona czystości powietrza. Pobieranie próbek. Postanowienia ogólne. Zasady pobierania próbek w środowisku pracy i interpretacja wyników.

PN-89/Z-04023 ark. 02 Ochrona czystości powietrza. Badania zawartości (w mieszaninach) szkodliwych substancji wydzielających się z wyrobów lakierowych nitrocelulozowych. Oznaczanie acetonu, alkoholi: etylowego, n-butyłowego, izobutyłowego, etoksyetyłowego, butoksyetyłowego; octanów: etylu, n-butyłu, etoksyetyłu, toluenu i ksylenu na stanowiskach pracy metodą chromatografii gazowej.

#### 8.2.3.. Kontrola narażenia środowiska

Nie należy dopuścić do przedostania się dużych ilości produktu do wód gruntowych, kanalizacji, ścieków lub gleby.

### SEKCJA 9: Właściwości fizyczne i chemiczne

#### 9.1. Informacje na temat podstawowych właściwości fizycznych i chemicznych

- a) Wygląd: ciecz lotna, bezbarwna, klarowna.
- b) Zapach: swoisty – charakterystyczny dla alkoholu etylowego
- c) Próg zapachu: brak dostępnych danych.
- d) pH: 7,0-roztwór neutralny
- e) Temperatura topnienia/krzepnięcia: -114 °C
- f) Początkowa temperatura wrzenia i zakres temperatur wrzenia: 78 °C
- g) Temperatura zapłonu: 13°C
  - a. temperatura zapłonu 21°C odpowiada stężeniu 70% obj., co stanowi 62,38% wag.
  - b. temperatura zapłonu 55°C odpowiada stężeniu 7% obj., co stanowi 5,6% wag
- h) Szybkość parowania: brak danych
- i) Palność: produkt wysoce łatwopalny
- j) Górna/dolna granica palności lub górna/dolna granica wybuchowości  
Górna/dolna granica wybuchowości:  
Górna: 13,5 % obj. (dla etanolu)  
Dolna: 2.5 % obj. (dla etanolu)
- k) Prężność par: w 20 °C ok. 5736 Pa
- l) Gęstość par: koncentracja par w 20 °C 105 g/m<sup>3</sup>
- m) Gęstość w temp. 20 °C: 0,789-0,792 (woda = 1).
- n) Rozpuszczalność  
W wodzie: w temp. 20 °C bardzo dobra-bez ograniczeń.
- o) Współczynnik podziału: n-oktanol/woda: 0,35 w temp. 20 °C.
- p) Temperatura samozapłonu: 373 °C
- q) Temperatura rozkładu: brak danych.
- r) Lepkość: 1,2 mPas
- s) Właściwości wybuchowe  
Pary mieszaniny z powietrzem mogą tworzyć mieszaniny wybuchowe.
- t) Właściwości utleniające: brak danych.

#### 9.2. Inne informacje

Brak dostępnych danych.

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	Indeks:	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	Strona/stron: 10/16	Wyd. 1.0
		obowiązuje od:	<b>24.02.2017</b>

#### SEKCJA 10: Stabilność i reaktywność

##### 10.1. Reaktywność

W warunkach składowania i obchodzenia się zgodnie z przeznaczeniem – brak reaktywności.

##### 10.2. Stabilność chemiczna

W normalnych warunkach stosowania i magazynowania substancja jest stabilna.

##### 10.3. Możliwość występowania niebezpiecznych reakcji

Pary mogą tworzyć z powietrzem mieszaniny wybuchowe.

##### 10.4. Warunki, których należy unikać

Wysoka temperatura, źródła zapłonu, otwarty ogień.

##### 10.5. Materiały niezgodne

Silne utleniacze, mocne kwasy i zasady.

##### 10.6. Niebezpieczne produkty rozkładu

W warunkach pożaru i wysokiej temperatury mogą powstawać tlenki węgla (CO, CO<sub>2</sub>).

#### SEKCJA 11: Informacje toksykologiczne

##### 11.1. Informacje dotyczące skutków toksykologicznych

###### Toksyczność ostra:

CL50 wdychane przez 4 godz., wart.: > 50 mg/l

LD50 szczur spożycie, wart.: 6,2-15 g/kg

###### Działanie żrące/drażniące na skórę:

Wszystkie dostępne badania ostrego narażenia (4 h) nie wykazują działania drażniącego na zwierzętach i ludzi. U ludzi, dawka powtarzane badania nie wykazują działania drażniącego z wielokrotnego stosowania przez cały dzień.

###### Poważne uszkodzenie oczu/działanie drażniące na oczy:

Zazwyczaj powoduje umiarkowane podrażnienie oczu. Wszystkie efekty ustępują w ciągu 8-14 dni. Poziom reakcji jest niewystarczająca, aby wywołać klasyfikacji na mocy dyrektywy 67/548, ale jest wystarczająca pod względem reakcji spojówek wymaga klasyfikacji w kategorii 2 drażniące na mocy rozporządzenia 1272/2008.

###### Działanie uczulające na drogi oddechowe lub skórę:

Brak zauważonych efektów o działaniu uczulającym.

###### Działanie mutagenne na komórki rozrodcze:

Brak zauważonych efektów mutagennych. Istnieją pewne dowody z badań in vitro, że etanol może być genotoksyczny lub klastogenny. Jednak widoczne skutki są słabe i występuje tylko w bardzo dużych dawkach.. Bilans dowodów jest fakt, że etanol nie jest toksyczna dla ludzi.

###### Rakotwórczość:

Szczury: NOAEL > 3000mg/kg

Myszy: Kobiety NOAEL 4400mg/kg> Mężczyźni NOAEL > 4250mg/kg na podstawie historycznych danych dotyczących kontroli,

BMDL10 = 1400mg/kg na podstawie równoczesnych kontroli danych.

U ludzi, spożywanie napojów alkoholowych jest związane ze zwiększoną częstością występowania niektórych nowotworów. Nie ma dowodów, że narażenie ludzi na etanol przez powtarzające się spożywanie napojów alkoholowych może spowodować wzrost zachorowań na raka. Na podstawie dostępnych danych, kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	<b>Indeks:</b>	<b>KCH /3 /2017</b>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	<b>Strona/stron:</b> 11/16	<b>Wyd. 1.0</b>
		<b>obowiązuje od:</b>	<b>24.02.2017</b>

Szkodliwe działanie na rozrodczość:

NOAEL (doustnie, mysz) = 13.8g/kg

NOAEC (inhalacja, szczur) > 16.000 ppm

Toksyczność rozwojową

NOAEL (doustnie) 5.2g/kgbw/dzień

NOAEC (inhalacji) = 39 mg / l.

U ludzi nadmierne spożycie napojów alkoholowych w okresie ciąży jest związane z alkoholowym zespołem płodowym u potomstwa, powodującym zmniejszenie masy noworodka oraz jego fizyczne i psychiczne wady. Nie ma dowodów, że takie skutki mogą być spowodowane ekspozycją inną niż bezpośrednie spożycie napojów alkoholowych. Jest mało prawdopodobne by stężenie etanolu we krwi, wynikające z narażenia na etanol dostający się do organizmu drogą inną niż zamierzona i wielokrotna konsumpcja, osiągnęło poziom wpływający na układ rozrodczy lub rozwojowy. W związku z powyższym wpływ etanolu jako substancji chemicznej, na klasyfikację na rozrodczość lub toksyczność rozwojową nie jest uzasadniony.

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie jednorazowe:

Brak zauważonych efektów

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie powtarzalne:

NOAEL wynosiła od 1.73g/kg do 3.9g/kg. Najbardziej wrażliwe na wpływ powyżej tych dawek wydaje się być do nerek u mężczyźni ale brak wskazań do klasyfikacji.

Zagrożenia spowodowane aspiracją:

Brak zauważonych efektów

Skutki zdrowotne narażenia miejscowego

Po spożyciu dużych ilości – trudności w oddychaniu, bóle żołądka, nudności, wymioty, biegunka, duszności. Może wywołać kwasicę, depresję centralnego układu nerwowego z bólem i zawrotami głowy i sennością. Dawka śmiertelna etanolu: 5-8 g/kg masy ciała (350-500 ml czystego alkoholu).

Kontakt z oczami – poważne podrażnienie, bolesna wrażliwość na światło, chemiczne zapalenie spojówek, możliwe uszkodzenia rogówki.

Kontakt ze skórą – podrażnienie, w skrajnych przypadkach cyjanoza. Długotrwały kontakt może powodować wysuszenie skóry. Mogą pojawić się bąble.

Po inhalacji – podrażnienie układu oddechowego i centralnego systemu nerwowego z nudnościami, bólem głowy, możliwa śpiączka, efekty narkotyczne, zawroty głowy i duszności przy wysokim stężeniu par.

## 12. Informacje ekologiczne

### 12.1. Toksyczność

Toksyczność dla ryb: LC50 (96hr) Salmo gairdneri: 13g / l; Pimephales promelas: 13,5, 14,2, 15.3g/l.

Kręgowców słodkowodnych EC50 (48hr) Daphnia Magna: 12.34g / l; NOEC (reprodukcja, 21 dni): >

10 mg / l. Dubia Ceriodaphnia: EC50 (48 godzin): 5.012g / l; NOEC (reprodukcji, 10 dni): 9.6mg / l.

Palaemonetes Pugio NOEC (rozwojowe, 10 dni): 79mg / l.

Bezkręgowce słodkowodne EC50 (24h) Artemia salina 23.9, > 10 g / l; EC50 (48hr) Artemia salina nauplii: 857mg / l

wodne algi słodkowodne: Chlorella vulgaris, 72hr: 275mg EC50 / l, 11.5mg EC10 / l; Selenastrum capricornutum, 72hr, EC50: 12.9g / l, EC10 = 0,44 g / l; eugametos Chlamydomonas, 48hr, EC50: 18g / l, NOEC = 7,9 g / l

wodne algi morskie: costatum Skeletonema, NOEC (5 dni): 3.24g / l.

### 12.2. Trwałość i zdolność do rozkładu

Produkt łatwo ulega biodegradacji. BOD20 = 84%. Substancja łatwo ulega rozkładowi w oczyszczalni ścieków.

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	Indeks:	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	Strona/stron: 12/16	Wyd. 1.0
		obowiązuje od:	<b>24.02.2017</b>

### 12.3. Zdolność do bioakumulacji

Nie jest spodziewana bioakumulacja.

### 12.4. Mobilność w glebie

W przypadku uwolnienia do powietrza lub wody produkt będzie się rozprzestrzeniać bardzo szybko. W przypadku uwolnienia do gleby drążył będzie w szybkim tempie. Produkt jest lotny i rozpuszczalny w wodzie. W przypadku uwolnienia do środowiska będzie partycjował do powietrza i wody. Produkt słabo wchłania się do gleby lub osadów.

### 12.5. Wyniki oceny właściwości PBT i vPvB

*Trwałość*: substancja łatwo ulega biodegradacji i dlatego nie jest P, ani VP.

*Bioakumulacja*: logKow Substancja <4,5, a zatem nie jest ani B ani BB.

*Toksyczność*: ostra toksyczność dla środowiska wodnego (LC50 i EC50) > 0,1 mg / l. Substancja nie jest rakotwórcze, mutagenne, ani teratogenne. Substancja nie jest T.

### 12.6. Inne szkodliwe skutki działania

Brak danych.

## SEKCJA 13: Postępowanie z odpadami

### 13.1. Metody unieszkodliwiania odpadów:

Nie usuwać produktu razem z odpadami komunalnymi. Nie dopuszczać do zanieczyszczenia wód gruntowych i powierzchniowych.

Zużyte opakowania dokładnie opróżnić. Opakowania wielokrotnego użytku mogą być (po oczyszczeniu) używane powtórnie. Opakowania jednorazowe (po dokładnym oczyszczeniu) przekazać do recyklingu.

Specjalne środki ostrożności:

Usuwać produkt i jego opakowanie w sposób bezpieczny. Należy zachować ostrożność podczas operowania opróżnionymi pojemnikami, które nie zostały dokładnie oczyszczone. Należy zapobiegać przedostawaniu się rozlanego produktu do gleby i cieków wodnych.

**Sposób likwidacji odpadów A1/A3:** Na drodze spalania.

#### Zawartość opakowania, wg:

podgrupy 02 07 – odpady z produkcji napojów alkoholowych i bezalkoholowych.

rodzaju 02 07 02 – odpady z destylacji spirytualów.

rodzaju 02 07 03 – odpady z procesów chemicznych.

#### Opakowania, wg:

rodzaju 15 01 02 - opakowania z tworzyw sztucznych,

rodzaju 15 01 04 - opakowania z metalu,

rodzaju 15 01 07 - opakowania ze szkła.

rodzaju 15 01 10 – opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	Indeks:	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	Strona/stron: 13/16	Wyd. 1.0
		obowiązuje od:	24.02.2017

#### SEKCJA 14: Informacje dotyczące transportu

ADR/RID, IMDG, IATA

#### 14.1. Numer UN (numer ONZ)

1170

#### 14.2. Prawidłowa nazwa przewozowa UN

ETANOL (ALKOHOL ETYLOWY)

#### 14.3. Klasa(-y) zagrożenia w transporcie

3

#### 14.4. Grupa opakowaniowa

Grupa pakowanie: II

Kod klasyfikacyjny: F1

Numer rozpoznawczy zagrożenia: 33

Ilości ograniczone: LQ4

Kategoria transportowa: 3

Nalepka ostrzegawcza wg ADR/RID: Nr 3

#### 14.5. Zagrożenia dla środowiska

Produkt nie stanowi zagrożenia dla środowiska zgodnie z kryteriami zawartymi w przepisach modelowych ONZ.

#### 14.6. Szczególne środki ostrożności dla użytkowników

Należy zawsze transportować w zamkniętych pojemnikach, które znajdują się w pozycji pionowej i są odpowiednio zabezpieczone. Należy się upewnić, że osoby transportujące produkt wiedzą, co należy robić w przypadku awarii lub rozlania się produktu.


#### 14.7. Transport luzem zgodnie z załącznikiem II do konwencji MARPOL 73/78 i kodeksem IBC

Nie dotyczy.

Transport lądowy ADR/RID

ADR – prawidłowa nazwa w transporcie: UN 1170 ETANOL (ALKOHOL ETYLOWY), 3, II

RID – prawidłowa nazwa w transporcie: 33 UN 1170 ETANOL (ALKOHOL ETYLOWY), 3, II

14.1	Numer UN (ONZ):	1170
14.2	Klasa RID/ADR/IMO:	3
14.3	Kod klasyfikacyjny:	F1
14.4	Ilości ograniczone:	LQ4
14.5	Kategoria transportowa:	3
14.6	Grupa pakowania:	II
14.7	Numer rozpoznawczy zagrożenia:	33
14.8	Nalepka ostrzegawcza wg ADR/RID: Nr 3	 Nr 3

Zasady transportu zewnętrznego określa norma PN-A-79535:2008 – Wyroby i półprodukty przemysłu spirytusowego. Pakowanie, przechowywanie i transport, punkt 6.2.

Do przewozu luzem należy używać opakowań uzgodnionych między zainteresowanymi stronami.

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	<b>Indeks:</b>	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	<b>Strona/stron:</b> 14/16	<b>Wyd. 1.0</b>
		<b>obowiązuje od:</b>	<b>24.02.2017</b>

Do przewozu w opakowaniach jednostkowych należy stosować środki transportu, takie jak samochody skrzyniowe zamknięte lub kontenery.

Wyżej wymienione środki transportu powinny spełniać następujące wymagania:

- powinny być kryte lub okrywane i gwarantować zabezpieczenie ładunku przed zawilgoceniem w czasie transportu,
- powinny być suche, czyste, bez obcych zapachów,
- powinny być zabezpieczone przed nadmiernym nagrzewaniem się,
- cysterny powinny mieć ważne urzędowe sprawdzenia dozoru technicznego,
- powinny być zabezpieczone przed kradzieżą.

### SEKCJA 15: Informacje dotyczące przepisów prawnych

#### 15.1. Przepisy prawne dotyczące bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska specyficzne dla substancji lub mieszaniny

\*Rozporządzenie (WE) 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 roku w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH), utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej seria L nr 396 z 30 grudnia 2006 roku z późniejszymi zmianami).

\*ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, zmieniające i uchylające dyrektywy 67/548/EWG i 1999/45/WE oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej seria L nr 353 z 31 grudnia 2008 roku).

\*Rozporządzenie Komisji (UE) nr 2015/830 z dnia 28 maja 2015 r. zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 roku w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH).

\*Ustawa z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach (Dz. U. nr 63, poz. 322, 2011 z późniejszymi zmianami).

\*Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 30 grudnia 2005 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy związanej z występowaniem w miejscu pracy czynników chemicznych (Dz. U. nr 11, poz. 86 ,2005, z późniejszymi zmianami).

\*Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 10 sierpnia 2012r. sprawie kryteriów i sposobu klasyfikacji substancji chemicznych i ich mieszanin. (Dz. U. 2012r., poz. 1018, z późniejszymi zmianami).

\*Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 20 kwietnia 2012 r. w sprawie sposobu oznakowania opakowania substancji niebezpiecznych i mieszanin niebezpiecznych oraz niektórych mieszanin (Dz. U. 2012, poz. 445, z późniejszymi zmianami).

\*Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 25 sierpnia 2015 r. w sprawie sposobu oznakowania miejsc, rurociągów oraz pojemników i zbiorników służących do przechowywania lub zawierających substancje stwarzające zagrożenie lub mieszaniny stwarzające zagrożenie (Dz. U. 2015, poz. 1368, z późniejszymi zmianami).

\*Ustawa z dnia 13 czerwca 2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz. U., poz. 888, 2013 z późniejszymi zmianami).

Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 175, poz. 1458, 2005 z późniejszymi zmianami).

\* Oświadczenie Rządowe z dnia 18 lutego 2019 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz.U. 2019 poz. 769).

\* Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 lutego 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. 2019 poz. 382)

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	<b>Indeks:</b>	<b>KCH /3 /2017</b>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	<b>Strona/stron:</b> 15/16	<b>Wyd. 1.0</b>
		<b>obowiązuje od:</b>	<b>24.02.2017</b>

## 5.2. Ocena bezpieczeństwa chemicznego

Ocena bezpieczeństwa chemicznego została przeprowadzona dla tej substancji.

### Sekcja 16: Inne informacje

#### Skróty:

NDS - Najwyższe dopuszczalne stężenie na stanowisku pracy – najwyższe dopuszczalne stężenie średnie ważone, którego oddziaływanie na pracownika w ciągu 8-godzinnego czasu pracy, przez cały okres jego aktywności zawodowej, nie powinno spowodować zmian w jego stanie zdrowia oraz w stanie zdrowia jego przyszłych pokoleń

NDSch - Najwyższe dopuszczalne stężenie chwilowe – najwyższe dopuszczalne stężenie chwilowe ustalone jako wartość średnia, która nie powinna spowodować ujemnych zmian w stanie zdrowia pracownika oraz w stanie zdrowia jego przyszłych pokoleń, jeżeli utrzymuje się w środowisku pracy nie dłużej niż 30 minut w czasie zmiany roboczej

vPvB - Substancja bardzo trwała i wykazująca bardzo dużą zdolność do bioakumulacji

PBT - Substancja trwała, wykazująca zdolność do bioakumulacji i toksyczna

DL<sub>50</sub> – Dawka śmiertelna – dawka, przy której obserwuje się zgon 50 % badanych zwierząt w określonym przedziale czasowym

CL<sub>50</sub> – Stężenie śmiertelne - stężenie, przy którym obserwuje się zgon 50 % badanych zwierząt w określonym przedziale czasowym

CE<sub>50</sub> – Stężenie efektywne – efektywne stężenie substancji powodujące reakcję na poziomie 50% maksymalnej

wartości

DNEL - Poziom niepowodujący szkodliwego działania dla zdrowia człowieka - poziom narażenia na działanie substancji niepowodujący szkodliwego działania dla zdrowia człowieka

PNEC-przewidywane stężenie niepowodujące skutków

**Symbole zagrożeń i zwroty H ( wskazujące rodzaj zagrożenia) oraz akronimy symboli, klas zagrożenia i kodów kategorii użyte w sekcji 3. Karty charakterystyki:**

H225	Wysoko łatwopalna ciecz i pary
H319	Działa drażniąco na oczy
Flam. Liq. 2	Substancja łatwopalna kategoria zagrożenia 2
Eye Irrit. 2	Działanie drażniące na oczy kategoria zagrożenia 2

Źródło: Na podstawie danych zawartych w dokumentacji IUCLID i CSR

Zaleca się przeprowadzanie szkoleń za zakresu BHP, w celu zagwarantowania ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska. Konieczne jest zapoznanie osób pracujących przy produkcie z kartą charakterystyki. Zaleca się przechowywanie karty charakterystyki w takim miejscu, aby miały do niej łatwy dostęp wszystkie osoby pracujące przy produkcie, oraz (w razie potrzeby) służby ratownicze.

Powyższe informacje są opracowane w oparciu o bieżący stan wiedzy i dotyczą produktu w postaci, w jakiej jest stosowany. Dane dotyczące tego produktu przedstawiono w celu uwzględnienia wymogów bezpieczeństwa, a nie zagwarantowania jego szczególnych właściwości. W przypadku, gdy warunki stosowania produktu nie znajdują się pod kontrolą producenta, odpowiedzialność za bezpieczne stosowanie produktu spada na użytkownika

Informacje zamieszczone w karcie charakterystyki mają na celu opisanie produktu jedynie z punktu widzenia wymagań bezpieczeństwa. Użytkownik jest odpowiedzialny za stworzenie warunków bezpiecznego

<b>HGBS</b>	<b>KARTA CHARAKTERYSTYKI</b>	<b>Indeks:</b>	<i>KCH /3 /2017</i>
	ETANOL ABSOLUTNY KCH 20.3.3	<b>Strona/stron:</b> 16/16	<b>Wyd. 1.0</b>
		<b>obowiązuje od:</b>	<b>24.02.2017</b>

używania produktu i to on bierze na siebie odpowiedzialność za skutki wynikające z niewłaściwego stosowania niniejszego produktu

\*Etanol zarejestrowany w ECHA jako substancja czynna w środkach biobójczych, zgodnie z art. 95 Rozporządzenia *Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 528/2012 z 22 maja 2012 r. w sprawie udostępniania na rynku i stosowania produktów biobójczych.*



**ZAŁĄCZNIK NR 3**

**PLAN SCEMATYCZNY BOCZNICY,**