



INSTRUKCJA

MKT – 7

INSTRUKCJA

DLA REWIDENTA TABORU KOLEJOWEGO

Regulacja wewnętrzna przedsiębiorstwa Majkoltrans Sp. z o.o.
przewidziana do stosowania
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Opracował	Zespół pracowników MAJKOLTRANS Sp. z o.o.	<i>grudzień 2017</i>	
Zatwierdził	Prezes Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o.	26 stycznia 2018	<i>Ryszard Antolak /-/ Prezes Zarządu</i>

Wrocław 2018

Spis treści

Podstawa prawna do opracowania instrukcji MKT – 7	3
WYKAZ ZMIAN.....	4
Wykaz stanowisk na których wymagane jest posiadanie Instrukcji MKT-7 do użytku	5
Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS w sprawie ustalenia instrukcji dla rewidenta taboru kolejowego. 5	
R o z d z i a ł 1	
POSTANOWIENIA OGÓLNE	6
§ 1 Przedmiot instrukcji	6
§ 2 Podstawowe pojęcia	6
§ 3 Zależność funkcjonalna i organizacyjna rewidenta taboru	7
§ 4 Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych	7
§ 5 Odpowiedzialność rewidenta taboru	8
§ 6 Obowiązki rewidenta taboru.....	8
§ 7 Wyposażenie rewidenta taboru.....	9
§ 8 Współpraca z pracownikami innych komórek organizacyjnych.....	9
R o z d z i a ł 2	
SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU KOLEJOWEGO.....	10
§ 9 Rozpoczęcie pracy w zmianie	10
§ 10 Oględziny techniczne wagonów w składach pociągów przybywających i odjeżdżających	10
§ 11 Postępowanie z wagonami uszkodzonymi	12
§ 12 Obowiązki rewidenta taboru w pociągu	13
§ 13 Sprawdzanie wagonów po wykolejeniu	14
§ 14 Postępowanie z wagonami z przesyłkami nadzwyczajnymi	14
§ 15 Zakończenie pracy w zmianie	14
Załącznik Nr 1 Zestawienie formularzy i druków stosowanych przez rewidenta taboru	15
Załącznik Nr 2 Wzory formularzy i druków stosowanych przez rewidenta taboru.....	16

Podstawa prawna opracowania Instrukcji MKT-7

- 1/ Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2017, poz.2117 z dnia 16 listopada 2017r. z późniejszymi zmianami)
- 2/ Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dz. U. z 2016, poz.1834 ze zm.)
- 3/ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym. (Dz. U. z 2016r. poz. 369)
- 4/ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015, poz.46)
- 5/ Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015r. poz. 360 ze zmianą Dz. U. z 25 września 2015r. poz. 1476)
- 6/ Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 listopada 2016 zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2016r. poz.1849.)
- 7/ Rozporządzenie 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. (Dz. U. z 2012 r. poz. 508)
- 8/ Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz.226)
- 9/ Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014r. poz.720)
- 10/ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. 2005r. nr 37 poz. 330)
- 11/ Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. 2007r. nr 9 poz. 63)
- 12/ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 211)
- 13/ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 czerwca 2016 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 988)

WYKAZ
stanowisk w Majkoltrans Sp. z o.o. na których wymagane jest
posiadanie Instrukcji MKT-7 do użytku służbowego

1. Maszyniści pojazdów trakcyjnych
2. Pomocnicy maszynistów pojazdów trakcyjnych
3. Instruktor maszynista ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego
4. Dyspozytor Majkoltrans Sp. z o.o.
5. Inspektor ds. BHP i ochrony przeciwpożarowej
6. Kierownik transportu na bocznicach

ZARZĄDZENIE ZARZĄDU MAJKOLTRANS SP. Z O.O.
z dnia 23 stycznia 2018 r.

w sprawie ustalenia " Instrukcji MKT- 7 Instrukcja dla rewidenta taboru kolejowego taboru kolejowego"

Na podstawie:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym /Dz. Ministra. Nr 86 poz. 789/ z późniejszymi zmianami, tekst jednolity ogłoszony w Dz.U. z 2017 roku poz. 2117.
2. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 listopada 2007 roku w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2007 r. Nr 212, poz. 1567) z późniejszymi zmianami, tekst jednolity ogłoszony w Dz. U. z 2016 r. poz. 226
3. W nawiązaniu do decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-WSBP.442.232.2017.KG z dnia 2018-01-12 o wygaszeniu decyzji akceptującej instrukcję MKT-7, zarządza się co następuje:

§ 1.

Ustala się do użytku wewnętrznego „ Instrukcję MKT-7 Instrukcja dla rewidenta taboru kolejowego”, stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 23 – 01 – 2018r.

Ryszard Antolak
/ - /
Prezes Zarządu

R o z d z i a ł 1

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Przedmiot instrukcji

1. Instrukcja niniejsza ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność rewidenta taboru kolejowego.
2. Przez rewidenta taboru kolejowego należy rozumieć pracownika, który posiada kwalifikacje i wymogi zdrowotne określone Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015, poz.46) jest zatrudniony na stanowisku rewidenta taboru kolejowego i spełnia wymogi formalne do zatrudnienia na stanowisku rewidenta taboru kolejowego.

§ 2.

Podstawowe pojęcia

1. **Dyspozytor** – pracownik zatrudniony w Majkoltrans Sp. z o.o., który kieruje bezpośrednio pracą drużyn trakcyjnych;
2. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu;
3. **Pojazd trakcyjny** – pojazd szynowy z własnym napędem, przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów albo do bezpośredniego przewozu pasażerów i ładunków.
4. **Pociąg** – jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze;
5. **Manewry** – są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów;
6. **Próba hamulca pociągu** – zespół czynności wykonywanych w pociągu lub w składzie pociągu w celu sprawdzenia działania hamulców;
7. **Oględziny techniczne** – zespół czynności wykonywanych w składzie pociągu mający na celu stwierdzenie stanu technicznego pojazdów kolejowych, w szczególności części biegowych urządzeń cięgłowych i hamulców ;

§ 3

Zależność funkcjonalna i organizacyjna rewidenta taboru

1. Bezpośrednim przełożonym rewidenta taboru kolejowego jest wyznaczony pracownik nadzoru zgodnie ze strukturą organizacyjną Majkoltrans Sp. z o.o.

§ 4

Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych

1. Rewident taboru kolejowego obowiązany jest znać i stosować w całości:
Instrukcję dla rewidenta taboru MKT-7
2. Niżej wymienione instrukcje i przepisy rewident taboru kolejowego obowiązany jest znać i stosować w częściach dotyczących jego pracy, określonych przez pracodawcę:
 - 1) Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów – Ir-1 (R1),
 - 2) Instrukcję organizacji pracy manewrowej - MKT-15, Ir-9,
 - 3) Instrukcję obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego – MKT- 4,
 - 4) Instrukcję o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników – MKT-11,
 - 5) Instrukcję o sposobie wypełniania i trybie postępowania z podstawowymi dokumentami w zakresie pracy pojazdów i drużyn trakcyjnych,
 - 6) Instrukcję dla maszynisty i pomocnika maszynisty – MKT-5, MKT-5a
 - 7) Instrukcję postępowania przy przewozie transportem kolejowym towarów niebezpiecznych – MKT-8,
 - 8) Instrukcję o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej – MKT-14,
 - 9) Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych - MKT-10
3. Rewident taboru kolejowego powinien znać i stosować się do wszelkich przepisów, związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony u pracodawcy.
 - 1) Przepisy użytkowania wagonów towarowych w kolejowej komunikacji międzynarodowej - PGW
 - 2) Ogólna umowa o użytkowaniu wagonów – AVV
 - 3) Załącznik 9 do „Ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów – AVV (Warunki techniczne wagonów towarowych dla przejęcia)
 - 4) Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych – RID
 - 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. 2005r. nr 37 poz. 330)
 - 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015, poz.46)
 - 7) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015r. poz. 360 ze zmianą Dz. U. z 25 września 2015r poz. 1476)

- 8) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz.226)
- 9) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 211)
4. Rewident taboru kolejowego powinien ponadto znać:
 - 1) Regulamin organizacyjny zakładu pracy
 - 2) Regulamin pracy transportu kolejowego

§ 5

Odpowiedzialność rewidenta taboru

Rewident taboru odpowiedzialny jest za:

- 1) właściwy stan techniczny wagonów dopuszczonych do ruchu.
- 2) ilość i stan powierzonych narzędzi, przyrządów, materiałów i części zamiennych,
- 3) racjonalne używanie wszelkich materiałów i części stosowanych przy utrzymaniu wagonów,
- 4) właściwą organizację i jakość wykonywanej pracy.

§ 6

Obowiązki rewidenta taboru

1. Do obowiązków rewidenta taboru należy nadzór nad stanem technicznym taboru kolejowego znajdujących się obrębie posterunków rewizji technicznej przybywającego i odjeżdżającego pociągami w tym:
 - 1) dokonywanie prób hamulców,
 - 2) sprawdzanie stanu technicznego wagonów kierowanych pod załadunek,
 - 3) sprawdzenie stanu technicznego wagonów towarowych,
 - 4) wyłączanie i kierowanie wagonów z przekroczonym terminem przeglądu okresowego lub naprawy okresowej, na także z usterkami do odpowiednich warsztatów naprawczych,
 - 5) dokonywanie wyboru wagonów pod przesyłki specjalne dysponowane oraz pod załadunek materiałów niebezpiecznych wraz z wystawieniem zawiadomienia na odpowiednim druku,
 - 6) dokonywanie odbioru technicznego wagonów po czynnościach za i wyładunkowych,
 - 7) dokonywanie odbioru wagonów po czyszczeniu, myciu i po naprawie bieżącej w warsztacie
 - 8) kwalifikowanie do napraw i odbioru wagonów towarowych po naprawach bez wyłączenia ich ze składu pociągu;
 - 9) usuwanie drobnych usterek przy wagonach bez wyłączenia ich ze składu pociągu, zakres prac w ramach napraw bez wyłączenia ze składu pociągu zależny jest od warunków lokalnych.
 - 10) nadzorowanie pracy pracowników wykonujących naprawy wagonów bez wyłączenia ze składu pociągu;
 - 11) decydowanie o konieczności wyłączenia wagonów ze składu pociągu z usterkami, których nie można usunąć bez wyłączenia;

- 12) dokonywanie odbioru wagonów po wykonanych naprawach bieżących poprzednio wyłączonych ze składu pociągu;
2. Rewident taboru podczas wykonywania pracy obowiązany jest przestrzegać i stosować się do obowiązującego zakresu przepisów wskazanych w § 4 niniejszej instrukcji.
3. Ponadto do obowiązków rewidenta taboru należy:
 - 1) zachować ostrożność podczas wykonywania pracy zgodnie z postanowieniami Instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy.
 - 2) regularne uczęszczanie na pouczenia okresowe, poddawanie się wymagany badaniom lekarskim oraz składanie wymaganych egzaminów.
4. Rewident taboru wykonujący pracę na stałym posterunku obowiązany jest znać regulaminy techniczne stacji i regulaminy pracy bocznicy kolejowej w części dotyczącej jego pracy.

§ 7

Wypożyczenie rewidenta taboru

1. Rewident taboru otrzymuje do osobistego użytku za potwierdzeniem:
 - 1) Instrukcję dla rewidenta taboru kolejowego MKT-7;
 - 2) Instrukcję obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego MKT- 4;
 - 3) narzędzia i przyrządy niezbędne do wykonywania obowiązków.
2. Pozostałe przepisy i instrukcje, które rewident taboru jest zobowiązany znać, w części dotyczącej jego pracy.
3. Posiadane przepisy i instrukcje powinny być aktualizowane we własnym zakresie, na podstawie otrzymywanych informacji o zmianach.

§ 8

Współpraca z pracownikami innych komórek organizacyjnych

1. Koordynatorami współpracy komórek realizujących zadania w zakresie organizacji ruchu kolejowego są pracownicy wyznaczeni przez Zarząd Majkoltrans Sp. z o.o., kierujący ruchem na swoich odcinkach pracy.
Kierujący ruchem na swoich odcinkach pracy mogą wydawać polecenia dotyczące organizacji ruchu kolejowego współpracującym pracownikom, w tym rewidentom taboru, które to polecenia rewident taboru winien wykonać.
2. Pracownik wyznaczony do nadzorowania pracy rewidenta taboru powinien niezwłocznie reagować na nieprawidłowości w pracy rewidentów taboru (dotyczy to również nieprawidłowości zgłoszonych przez pracowników innych jednostek organizacyjnych)
3. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w postępowaniu pracowników, związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, rewident taboru kolejowego winien niezwłocznie zawiadomić o tym fakcie właściwego przełożonego.

R o z d z i a ł 2

SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU KOLEJOWEGO

§ 9

Rozpoczęcie pracy w zmianie

1. Rewident taboru obowiązany jest zgłosić się do pracy w wyznaczonym miejscu i czasie, uzyskać od dyspozytora niezbędne informacje o zakresie wykonywanej przez niego pracy.
2. Jeżeli nie może podjąć pracy, to zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym właściwego przełożonego celem wyznaczenia zastępstwa.
3. Rewident taboru ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych czynności.

§ 10

Oględziny techniczne wagonów w składach pociągów przybywających i odjeżdżających

1. Wyprawianie pociągu w drogę:

Skład pociągu na stacji początkowej powinien być poddany oględzinom technicznym i wymaganej próbie hamulca

Wyprawiając pociąg w drogę rewident taboru powinien:

- 1) przeprowadzić oględziny techniczne wszystkich wagonów w składzie pociągu zwracając szczególną uwagę:
 - a) czy w wagonach nie brakuje zderzaków, czy śruby mocujące zderzaki do czołownicy są należycie dokręcone i zabezpieczone przed odkręceniem, czy tuleje zderzakowe są prawidłowo zabezpieczone przed wypadnięciem, czy urządzenia ciągłowo-zderzakowe nie są uszkodzone, czy środki urządzeń zderznych mieszczą się w dopuszczalnych granicach,
 - b) czy zestawy kołowe nie mają pęknięć, obłuzowań obręczy, czy na zestawach obręczowanych są naniesione znaki kontrolne, czy zużycie obręczy i wieńców kot mieści się w dopuszczalnych granicach, czy zewnętrzne powierzchnie obręczy lub wieńców kół nie mają zabrudzeń mogących utrudniać współpracę z hamulcami torowymi, czy nie mają śladów przegrzania.
 - c) czy łożyska osiowe nie wykazują uszkodzeń lub podwyższonej temperatury.
 - d) czy układ napędowy prądnicy jest sprawny i posiada opaski zabezpieczające,
 - e) czy odległość między opaską sprężyny, a częściami podwozia, mogącymi na niej osiadać jest zgodna z przepisami; czy na opasce nie ma świeżych śladów osiadania elementów podwozia, czy pióra resorów, sprężyny spiralne i ich zawieszenie nie są złamane lub pęknięte, czy inne elementy sprężynowania nie wykazują uszkodzeń,
 - f) czy ostoja wagonu i rama wózka nie są wygięte lub popękane, czy wszystkie elementy są prawidłowo przymocowane do ostoi, czy prowadnice łożysk osiowych są właściwie przymocowane do ostojnicy i czy nie są wygięte, czy zwora prowadnic osiowych jest

- prawidłowo przymocowana i nie jest pocięta lub złamana, a bezwzględne prowadzenie zestawów nie ma uszkodzeń,
- g) czy urządzenia hamulcowe są kompletne, wstawki hamulcowe nie są nadmiernie zużyte lub niewłaściwie usytuowane względem powierzchni toczonej zestawów kołowych, pałaki ochronne i inne urządzenia zabezpieczające przed opadnięciem elementów układu hamulcowego na tor są właściwie umocowane, czy oś zestawu kołowego nie ma żadnych wylanych miejsc z ostrymi krawędziami, czy przewody elektryczne układu hamulcowego nie są uszkodzone, czy linki uziemiające są kompletne i w dobrym stanie, czy elementy przekładni hamulcowej nie są pourywane lub pocięte, czy połączenia sworzniove są dobrze zabezpieczone, czy urządzenia nastawcze hamulca są we właściwym położeniu,
 - h) czy pudła wagonów są szczelne i mocno połączone z podwoziem, czy pudło nie jest nadmiernie przechylone, czy numer i napisy na wagonach są prawidłowe, czy urządzenia samowyładowcze są odpowiednio zabezpieczone, czy nie ma braków lub uszkodzeń luźnych części stanowiących wyposażenie wagonu,
 - i) czy drzwi, klamki, stopnie uchwyty itp. nie mają uszkodzeń i działają sprawnie,
 - j) czy nie ma innych usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu.
- 2) dokonać naprawy stwierdzonych usterek w wagonach zakwalifikowanych do naprawy bez wyłączenia,
 - 3) wagony, które z uwagi na zakres robót lub ograniczone możliwości naprawcze nie zostały naprawione bez wyłączenia, należy skierować do naprawy z wyłączeniem, okartkując je odpowiednimi nalepkami,
 - 4) sprawdzić prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia składu pociągu, w tym równomierność rozmieszczenia wagonów z wyłączonymi hamulcami.
 - 5) sprawdzić, czy nie używane sprzęgi powietrzne, śrubowe i inne są podwieszone na wspornikach lub włożone do właściwych gniazd,
 - 6) sprawdzić, czy w składzie pociągu nie znajdują się wagony o ograniczonej prędkości, nie odpowiadającej prędkości wyprawianego pociągu, czy nie znajdują się wagony uszkodzone lub już wcześniej okartkowane do naprawy,
 - 7) sprawdzić właściwe nastawienie dźwigni przestawczych hamulca,
 - 8) dopilnować wyłączenia ze składu pociągu wagonów uszkodzonych oznaczonych odpowiednimi nalepkami,
 - 9) wykonać wymaganą próbę hamulca,
 - 10) sprawdzić czy nie ma przeszkód pod kołami wagonów,
 - 11) po zakończeniu próby hamulca dane o pociągu odnotować w książce rewizji technicznej pociągu.
 - 12) przy wyjeździe pociągu winien znajdować się w takim miejscu, aby mógł dokładnie obserwować jego odjazd.

2. Przyjmowanie składów pociągów z drogi:

Oględziny techniczne wagonów w pociągach towarowych przybywających do stacji końcowej zasadniczo nie są wykonywane, decyzję o ich wykonywaniu podejmuje kierownik komórki organizacyjnej Majkoltrans Sp. z o.o. tylko w uzasadnionych przypadkach.

W przypadku konieczności wykonywania oględzin technicznych pociągów przybywających do stacji końcowej biegu pociągu rewident taboru powinien:

- 1) podczas wjazdu pociągu rewident taboru powinien znajdować się w miejscu umożliwiającym przyjęcie pociągu na biegu i obserwować stan części biegowych wagonów, a w szczególności:
 - a) czy nie ma zakleszczonych zestawów kołowych,
 - b) czy nie występują płaskie miejsca lub nalepy na powierzchniach toczyń kół,
 - c) czy nie występują widoczne objawy grzania się łożysk osiowych,
 - d) czy nie nastąpiło przesunięcie ładunku poza skrajnię taboru, czy nie ma otwartych drzwi
 - e) czy nie ma zwisających części taboru
- 2) rewident taboru powinien sprawdzić, czy pociąg przybył z sygnałami końca pociągu,
- 3) po zatrzymaniu pociągu i zabezpieczeniu składu zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji oraz wyluzowaniu składu przez wyznaczonego regulaminem technicznym posterunku pracownika, rewident taboru powinien niezwłocznie przystąpić do oględzin technicznych wszystkich wagonów zgodnie z postanowieniami ust. 1 pkt 1-3.
3. Podczas oględzin technicznych rewident taboru obowiązany jest sprawdzić:
 - 1) czy ładunki na wagonach platformach są właściwie umocowane i zabezpieczone przed przesunięciem i czy nie ma śladów przesunięcia lub uszkodzeń umocowania,
 - 2) czy wagony są pozamykane i zabezpieczone przed otwarciem.
4. Podczas przeprowadzania manewrów zabrania się dokonywania oględzin technicznych wagonów. Oględziny techniczne wagonów w pociągu oraz próbę hamulców rewident taboru może rozpocząć po zgłoszeniu o zakończeniu formowania składu pociągu i po zabezpieczeniu go zgodnie z regulaminem technicznym stacji.
5. Do pomocy przy wykonywaniu prób hamulców rewident taboru ma prawo zatrudnić uprawnionego (odpowiednio przeszkolonego) w tym zakresie pracownika.
6. Określone w ustępach 1 - 5 czynności, powinny być wykonane zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji oraz w takim czasie, aby nie spowodowały opóźnień pociągu.

§ 11

Postępowanie z wagonami uszkodzonymi

1. Usterki stwierdzone przez rewidenta taboru podczas oględzin technicznych powinny być usunięte w miarę możliwości bez wyłączania wagonu ze składu pociągu.
2. Czynności związane z usuwaniem usterek przy wagonach bez wyłączenia ze składu pociągu powinny być wykonywane zgodnie z DSU
3. Wagony z usterkami, których usunięcie przekracza możliwości pracowników zespołu rewidencckiego lub pracowników jednostki realizującej naprawy bez wyłączenia, należy wyłączyć z przewozów sporządzając protokół o uszkodzeniu wagonu TA zał. Nr 2 pkt.1 oraz zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych – zał. Nr 2 pkt.13 a wagony obustronnie okartkować nalepkami do zbadania wzór nr M zał. Nr 2 pkt. 4 kierując je do naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu.
4. W razie kierowania na punkt napraw lub do przeładunku wagonów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu, rewident taboru na druku wzór nr I - zał. Nr 2 pkt.2 i nalepkach wzór nr K zał. Nr 2 pkt.3 powinien określić, z jaką prędkością wagon należy przeprowadzić i czy wymagany jest jego nadzór (konwojowanie).

5. Jeżeli uszkodzenie wagonu lub brak luźnych części wagonowych wystąpiło z winy odbiorcy, rewident taboru odnotowuje ten fakt we właściwych zawiadomieniach lub wykazach.
6. Wagony ładowne, uszkodzone, lecz nie zagrażające bezpieczeństwu ruchu i całości ładunku, mogą być wysyłane w kierunku stacji, na której nastąpi ich rozładunek. Wagony te należy obustronnie okartkować nalepkami wzór nr K zał. Nr 2 pkt.3
7. Wagony z uszkodzonymi i wyłączonymi z działania hamulcami zespolonymi rewident taboru okleja nalepkami R1 zał. Nr 2 pkt. 5.
8. Jeżeli nastąpiło zerwanie lub uszkodzenie urządzenia ciągłowego na stacji, na której znajduje się posterunek rewizji technicznej wagonów, rewident taboru zobowiązany jest postępować zgodnie z Instrukcją o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych i przy współudziale dyżurnego ruchu sporządzić zawiadomienie niezdatny do ruchu wzór nr 2 pkt. 8 oraz protokół TA.

§ 12

Obowiązki rewidenta taboru w pociągu

1. Rewident taboru może być wyznaczony do nadzorowania stanu technicznego wagonów podczas jazdy.
2. Rewident taboru wyznaczony do nadzorowania stanu technicznego wagonów podczas jazdy, przed odjazdem pociągu jest zobowiązany:
 - 1) uczestniczyć w oględzinach technicznych wykonywanych przed wyprawieniem pociągu w drogę.
 - 2) zgłosić się u kierownika pociągu i zażądać odnotowania swojej obecności w raporcie z jazdy.
3. Podczas jazdy rewident taboru obowiązany jest:
 - 1) sprawdzić stan techniczny i wyposażenie wagonów,
 - 2) usuwać drobne usterki powstałe w czasie jazdy pociągu.
 - 3) decydować o wyłączeniu z pociągu wagonu zagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
 - 4) w razie potrzeby przeprowadzić wymaganą próbę hamulca.
4. Rewidentowi taboru nie wolno oddalać się od pociągu bez zgody kierownika pociągu lub maszynisty.
5. Rewident taboru może przewozić w pociągu tylko przedmioty służące do wykonywania swojej pracy.
6. W razie zmiany rewidentów taboru w drodze, rewident taboru przekazujący obowiązki powinien:
 - 1) poinformować rewidenta taboru przejmującego obowiązki o wszelkich usterek wagonów.
 - 2) poinformować kierownika pociągu o dokonanym przekazaniu obowiązków celem odnotowania w raporcie z jazdy.
7. Po przybyciu na stację końcowa rewident taboru obowiązany jest zgłosić rewidentowi taboru przejmującemu pociąg wszelkie usterki, które powstały podczas jazdy, a których nie usunął.

§ 13

Sprawdzanie wagonów po wykolejeniu

1. Każdy wagon wykolejony choćby jedną osią musi być sprawdzony przez przedstawiciela ECM na miejscu wykolejenia dla określenia jego zdolności do dalszej jazdy.
2. Dokonując oględzin wykolejonego wagonu należy sprawdzić między innymi, czy:
 - 1) koła nie przesunęły się na osi.
 - 2) oś zestawu kołowego nie jest skrzywiona,
 - 3) maźnice zestawów kołowych nie zostały uszkodzone lub nie przekreśliły się,
 - 4) usprężynowanie wagonu nie uległo uszkodzeniu lub przesunięciu.
 - 5) urządzenia ciągłowo-zderzne zachowały odpowiednią wzajemną odległość od siebie,
3. Ponadto należy sprawdzić: stan ostoi, prowadnic łożysk osiowych, urządzeń ciągłowo - zderznych, pudła, ładunku i jego zamocowania, czy nie ma pęknięć, złamań, skrzywień lub poluzowań innych części wagonu, a przy wagonach na wózkach sprawdzić stan czopów skrętów wózków.
4. Po wykonaniu czynności wymienionych w usl. 2-3 rewident taboru jest obowiązany wyłączyć wagon z przewozów, kierując go do najbliższego punktu naprawy wagonów celem dokładnego zbadania. Na nalepce oraz w zawiadomieniu o wyłączeniu z ruchu rewident taboru jest zobowiązany wpisać maksymalną dozwoloną prędkość wagonu i ewentualnie inne warunki przewozu. Jeżeli wagon jest ładowny, rewident taboru określa, czy należy go przeładować lub czy można go skierować bezpośrednio do punktu napraw bez przeładunku.

§ 14

Postępowanie z wagonami z przesyłkami nadzwyczajnymi

1. Przed podstawieniem wagonu do przewozu przesyłki nadzwyczajnej rewident taboru powinien sprawdzić jego stan techniczny zwracając szczególną uwagę na podwozie wagonu. Fakt wybrania wagonu pod przewozy specjalnie dysponowane potwierdza własnoręcznym podpisem na druku „Zawiadomienie o przydatności wagonów do przewozów specjalnie dysponowanych”. zał. Nr 2 pkt. 12
2. Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu odbywa się komisyjnie. W pracach komisji winien uczestniczyć rewident taboru.
3. Tryb pracy i zadania komisji regulują inne przepisy.

§ 15

Zakończenie pracy w zmianie

1. Rewident taboru może opuścić posterunek pracy czynny całodobowo po przybyciu następnej zmiany.
2. Rewident taboru kończący zmianę ma obowiązek poinformować rewidenta taboru następnej zmiany o stanie wagonów oraz pociągów znajdujących się w rejonie działania.
3. Całość wyposażenia, nie stanowiącego osobistego wyposażenia rewidenta taboru, należy przekazać obejmującemu zmianę w stanie nadającym się do dalszego użytku.

Załącznik Nr 1
Do instrukcji MKT – 7

Zestawienie formularzy i druków stosowanych przez rewidenta taboru

Lp.	Symbol	Nazwa formularza lub druku
1	K	Nalepka „Nie ładować” wzór „K” wg. załącznika 9 AVV
2	R ¹	Nalepka „Hamulec niezdatny do użytku ” wzór „R ¹ ” wg. załącznika 9 AVV
3	M	Nalepka „Do zbadania” wzór „M” wg. załącznika 9 AVV
4	U	Nalepka „Oznakowanie przesyłek nadzwyczajnych „U” wg. załącznika 9 AVV
5	I	Nalepka „Świadectwo zdolności do biegu „I” wg. załącznika 9 AVV
6	TA	Protokół z uszkodzenia wagonu
7		Nalepka „Do naprawy okresowej”
8		Nalepka „Niezdalny do ruchu”
9		Nalepka „Do mycia - odkażania”
10		Nalepka „Wymyty - odkażony”
11		Nalepka „Do poprawy ładunku - przeładunku”
12		Zawiadomienie o przydatności wagonów do przewozów specjalnie dysponowanych
13		Zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych
14		Zawiadomienie o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów
15		Zawiadomienie o zagrzeniu się osi wagonu.
16		„Karta próby hamulca”

Załącznik Nr 2
Do instrukcji MKT – 7

Wzory druków i formularzy stosowanych przez rewidenta taboru

1. Protokół z uszkodzenia wagonu (TA)

"MAJKOLTRANS" Sp. z o.o.
ul. Paczkowska 26
50-503 Wrocław
NIP 899-24-17-522
Regon 932674777

Wzór nr 26
do § 24 ust. 2 pkt 2 RPT

**Schadensprotokoll für Güterwagen -
Protokół o uszkodzeniu wagonu (TA)**

Name des EVU - Nazwa KPP: _____

Schadensprotokoll - Protokół Nr.: _____ 1) Bahnhof - Stacja _____

Sendung Nr.: _____ Mit Zug / vom / _____
Przesyłka nr.: _____ W pociągu Nr. _____ z dnia _____
von / z _____ nach / do _____

2) Wagon Nr. _____ ☐ Leer / próżny ☐ Beladen / ładowany Heimbahnhof _____
Kod literowy _____ Kod cyfrowy _____ data rewidacji _____ Eigengewicht _____
posiadacza _____ posiadacza _____ masa własna _____

Halter (Name) _____ Adresse - _____
Posiadacz (nazwa) _____ adres _____
E-mail: _____ Fax - Nr. _____

3) Beschreibung des Schadens - opis uszkodzenia

1. Untergestell/Drehgestellrahmen - Podwozie

☐ 1.1 Radstulze/Radstulzen - zestaw kołowy
☐ 1.2 Tragfeder/Aufhängung - resor/zawieszenie
☐ 1.3 Untergestell/Drehgestellrahmen - ostoja/rama wózka
☐ 1.4 Zuglenkung - urządzenia ciągnikowe
☐ 1.5 Stosslenkung - urządzenia zderzeniowe
☐ 1.6 Bremse - hamulec

2. Wagenkasten - Pudło

☐ 2.1 Wagenkasten - pudło
☐ 2.2 Kessel/Behälter - zbiornik
☐ 2.3 Füll- und Ablassventil - armatura napełniająca i spusławna
☐ 2.4 Türen/Schiebewände - drzwi/słupki przesuwne
☐ 2.5 Dach/Planen - dach/plandeki
☐ 2.6 Verschüsse - zamknięcia

3. Anschlitten und Sonstiges - Napisy i inne

☐ 3.1 Revisionsfrist - przekroczone rewizja
☐ 3.2 Kesselprüfung fällig - przekr. rewizja zbiornika
☐ 3.3 Anschrift unleserlich/falsch - napisy nieczytelne/błędne
☐ 3.4 Fehlende Teile - brak części
☐ 3.5 Sonstiges - inne

3a) Vollständiger Schadenscode (Anlage 9 zum AVV) - kompletny kod usterki (Zat. 9 do AVV) _____

3b) Bemerkungen / uwagi ☐ Schaden am Ladegut - szkody w ładunku ☐ Umladung auf einen anderen Wagen - przeładunek na inny wagon

Die genaue Beschreibung der Schäden erfolgt bei der Reparatur und wird dem Halter übermittelt. Sie wird auch dem Eigentümer auf Wunsch mitgeteilt.
dokładny opis usterek nastąpi przy naprawie i na żądanie zostanie przekazany posiadaczowi

Vorgefundene Bezeichnung _____ Muster _____ EVU _____ Datum _____
Zastane nalepki _____ Wzór _____ KPP _____ Data _____

Erfolgte Bezeichnung - oklejono _____ Muster _____ Durch _____
Wzór _____ przez _____

Zuführung in Werkstatt - _____ Telefon _____
skierowano do warsztatu _____ Fax _____

4. Wahrscheinlicher Grund und vermuteter Verantwortlicher - Prawdopodobna przyczyna i przypuszczalny odpowiedzialny:

4a KPP ☐ Unfall - wypadek ☐ Stoss - uderzenie 4b Dritte - osoby trzecie ☐ Verfaller / Entladener - ładujący / rozładujący ☐ Dienstleister - wykonawca usługi ☐ Sonstiges - inne 4c ☐ normaler Verschleiß - normalne zużycie

4d ☐ Sonstige Gründe/Nicht erkennbar ☐ Übergabe durch ein anderes EVU _____
Inne przyczyny/nie ustalono przekazany przez inne KPP

5. Bei Verursachung durch einen Dritten, Anschrift des Verantwortlichen Dritten - Przy spowodowaniu przez osoby trzecie, nazwa i adres odpowiedzialnej osoby trzeciej:

Haftungszuweisung / przyjęcie odpowiedzialności:

Unterschrift des Verantwortlichen Dritten podpis odpowiedzialnej osoby trzeciej	Unternehmen und Anschrift / firma i adres:	Telefon, fax, e-mail
☐ Der Dritte hat die Übernahme der Haftung abgelehnt ☐ Osoba trzecia odmówiła przyjęcia odpowiedzialności		
Unterschriften der Zeugen podpisy świadków		
Name des Erstellers und Unterschrift Nazwisko i imię oraz podpis sporządzającego	Geschäftsstelle des Erstellers Zakład sporządzającego	Ort und Datum Miejscowość i data

☐ - wypełniać znakiem "x"

PKP S.A. 2725-257-01 (H-3443)

2. Nalepka „Świadectwo zdolności do biegu „I” wg. załącznika 9 AVV

Nalepka **wzór I** jest jednorazowym świadectwem zdolności do biegu wagonu z przekroczoną rewizją.

Musi być ona naniesiona na obu stronach wagonu razem (obok) nalepek **K**.

KPP (EVU)		Lauffähigkeitsbescheinigung (LB) Certificat d'aptitude à la circulation Świadectwo zdolności do biegu		Wzór Muster	
Wagon numer - der Güterwagen mit der Nummer:				(Seria wagonu - Wagengattung)	
		(dysponent - Halter)			
z powodu upływu terminu ważności trafalety utrzymaniowej został sprawdzony pod względem zdolności do biegu i bezpieczeństwa ruchu. Może on w stanie próżnym / ładowym * jednorazowo na własnych kołach bez ograniczenia prędkości konstrukcyjnej - ist wegen Ablaufs der Gültigkeitsdauer des Instandhaltungsrasters auf Lauffähigkeit und betriebssicheren Zustand untersucht. Er kann leer / beladen * auf eigenen Rädern einmalig ohne Einschränkung der angeschriebenen Geschwindigkeit					
z - von	(Stacja nadania Abgangsbahnhof)	do - nach	KPP, kod EVU, Kennziffer	biec. laufen.	(Stacja przeznaczenia ** - Bestimmungsbahnhof **)
(Pieczęć jednostki sporządzającej - Stempel)		dnia - den	(Data - Datum)	Rewident dokonujący rewizji Der/die untersuchende Wagenmeister	
				Podpis - Unterschrift	
				Nazwisko drukowanymi literami Name in Druckstaben	
*) niepotrzebne skreślić - Unzutreffendes streichen **) jeżeli jest znana - wenn bekannt					

3. Nalepka „Nie ładować” wzór „K” wg. załącznika 9 AVV

Nalepka **wzór K** służy oznakowaniu uszkodzeń i braków w wagonach oraz jednostkach ładunkowych, których transport jest na razie możliwy, ale które przed ponownym załadunkiem muszą być usunięte.

Nalepka **wzór K** musi być naklejona po obu stronach wagonu - dobrze widoczna – w pobliżu skrzynek na nalepki lub na tablicach dla nalepek.

Znak KPP (Zeichen des EVU)		Wagon Wagen	
Nie ładować / Nicht wieder zu beladen Po rozładunku do naprawy Nach Entladung zur Reparatur K Wzór Muster 21. Okna - Fenster 22. Ogrzewanie - Heizung 23. Klimatyzacja - Klimaanlage 24. Oświetlenie - Beleuchtung 25. Wnętrze wagonu - Wageninneres 26. WC/Instalacja wodna 27. WC/Washbecken 28. Mostki przejazdowe 29. Ogrzewanie 30. Naprawy - Anstrichen			
Usterki - Mängel : (odpowiednie podkreślić - Zutreffendes unterstreichen) 1. Zestawy kołowe - Radsätze 2. Łożyiska osi - Radsetzlager 3. Hamulce - Bremsen 4. Ośrobie wagonu/wozu 5. Sprężyny nożne / Ich zawieszenie 6. Urządzenia dźwigowe - Zugvorrichtungen 7. Urządzenia zdzierne - Stoßvorrichtungen 8. Pudło - Wagonkasten 9. Dach - Dach 10. Drzwi - Türen 11. Niewłaściwa masa własna 12. Urządzenia elektryczne 13. Wagon był wykolejony 14. Wagon war entgleist 15. Wadliwość trasy przebiegu 16. Wadliwość trasy przebiegu 17. Wadliwość trasy przebiegu 18. Wadliwość trasy przebiegu 19. Wadliwość trasy przebiegu 20. Wadliwość trasy przebiegu 21. Wadliwość trasy przebiegu 22. Wadliwość trasy przebiegu 23. Wadliwość trasy przebiegu 24. Wadliwość trasy przebiegu 25. Wadliwość trasy przebiegu 26. Wadliwość trasy przebiegu 27. Wadliwość trasy przebiegu 28. Wadliwość trasy przebiegu 29. Wadliwość trasy przebiegu 30. Wadliwość trasy przebiegu			
W przewozach towarowych kod uszkodzenia wg Aneksu 1 im Güterverkehr Code nach Anhang 1			
Blitzszenen / Nähere Angaben			
(Stempel jednostki - Stempel der Dienststelle) (Data - Datum) (Podpis - Unterschrift)			

4. Nalepka „Do zbadania” wzór „M” wg. załącznika 9 AVV

Nalepka **wzór M** służy oznakowaniu uszkodzeń i braków w wagonach, których dalszy bieg i ponowny załadunek nie jest wykluczony, jednak wymaga ukierunkowanego sprawdzenia przez KPP użytkujące.

Nalepka **wzór M** musi być naklejona po obu stronach wagonu - dobrze widoczna – w pobliżu skrzynek na nalepki lub na tablicach dla nalepek.

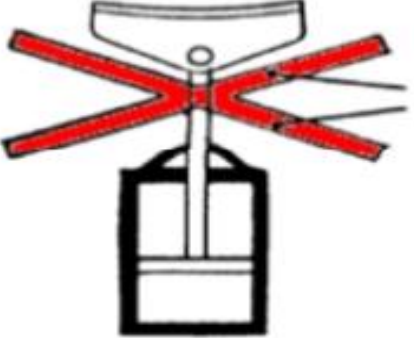
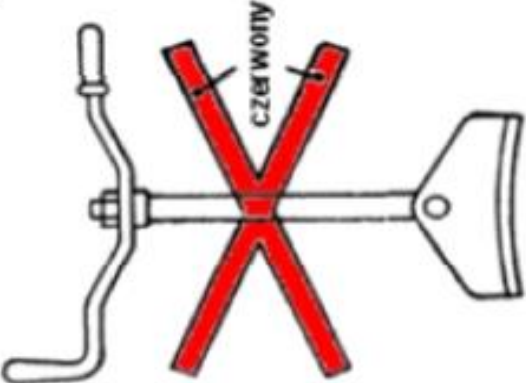
(Znak KPP) (Zeichen des EVU)	Wagon Wagen	Wzór Muster	
			Do zbadania - Zu untersuchen M
Usterki - Mängel : (odpowiednie podkreślić - Zutreffendes unterstreichen)			
1. Zestawy kołowe - Radsätze 2. Łożyiska osi- Radschlager 3. Hamulec - Bremse 4. Osią wagonu/furmaty wózka Untergesell/Drengestellrahmen 5. Sprężyny nożne i ich zawieszenie Tragfedern/Federanführung 6. Urządzenia ciegłowe - Zugeneinrichtungen 7. Urządzenia zdźrzne - Stoßeinrichtungen 8. Pudło - Wagenkasten 9. Dach - Dach 10. Drzwi - Türen 11. Niewłaściwy ciężar własny napisany na wagonie Unrichtiges Eigengewicht angeschrieben	12. Wagon był wykolejony Wagen war entgleist 13. Wadność taśm i ich czystość unzureichende Reibkraftschmutz 14. Wymontowane obce części Fremde Ersatzteile verwendet 15. Zbiornik - Kessel/Behälter 16. Zamknięcia i armatura zbiornika Verschlüsse und Armaturen der Kessel und Behälter 17. Nieszczelny dach - Dach undicht 18. Nieszczelne pudło - Kasten undicht 19. Nieszczelny zbiornik - Kessel undicht 20. Nieszczelny kontener - Container undicht	21. Okna - Fenster 22. Ogrzewanie - Heizung 23. Klimatyzacja - Klimatisierung 24. Oświetlenie - Beleuchtung 25. Wnętrze wagonu - Wageninnere 26. WC/Urządzenia do mycia WC/Wascheinrichtungen 27. Możliwe przejściowe Übergangseinrichtungen 28. Napisy - Anschriften 29. Piktogramy - Piktogramme	
W przewożach towarowych kod uszkodzenia wg Aneksu 1 im Güterverkehr Codcode nach Anhang 1			
Blizsze dane - Nähere Angaben			
(Stempel jednolitej sprzątkującej - Stempel der aufliegenden Stelle)			
(Data i czas - Datum und Uhrzeit)			
(Podpis - Unterschrift)			

5. Nalepka „Hamulec niezdatny do użytku ” wzór „R¹” wg. załącznika 9 AVV

Nalepka **wzór R¹** służy oznakowaniu wagonów z uszkodzonymi hamulcami lub hamulcami, które z szczególnych powodów nie mogą być używane.

Nalepka **wzór R¹** musi być naklejona po obu stronach wagonu w pobliżu kurka odcinającego hamulec bądź w pobliżu napisów masy hamującej.

Część nalepki jedną lub obie oderwać, jeżeli nie dotyczy.

 czerwony	Wzór - Muster R¹ (znak KPP) (Zeichen des EVU) Hamulec niezdatny do użytku Bremse unbrauchbar Kod uszkodzenia wg Aneksu 1/Code nach Anhang 1 <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td> </tr> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td> </tr> </table> Stwierdzenia - Feststellungen: (Datownik - Tagesstempel) (Podpis - Unterschrift)																				
 czerwony																					

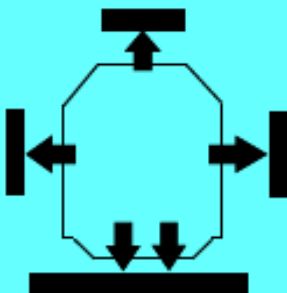
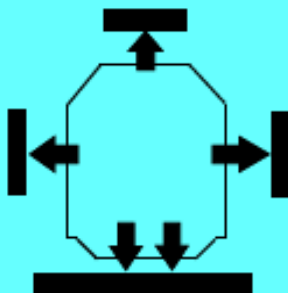
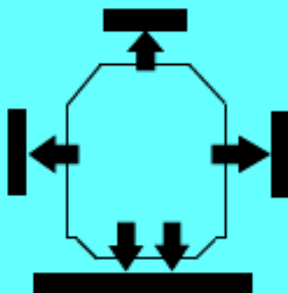
6. Nalepka „Oznakowanie przesyłek nadzwyczajnych „U” wg. załącznika 9 AVV

Nalepka **wzór U** służy oznakowaniu przesyłek nadzwyczajnych zgodnie z „Wytycznymi ładowania”, Tom 1, Punkt 7.

Przesyłki te muszą być traktowane zgodnie z Kartą UIC 502.

Dalsze postępowanie podane jest w Aneksie 8.

Nalepka **wzór U** musi być umieszczona po obu stronach wagonu w skrzynce na nalepki.

Zeichen des EVU (znak KPP)				Wzór Muster U				Für Zeitnehmer - Umkleo in ramce na nalepki							
															
Obciążenie całkowite Gesamtlast		Obciążenie na mb Meterlast		Max nacisk na oś Größte Ratzsatzlast		Obciążenie całkowite Gesamtlast		Obciążenie na mb Meterlast		Max nacisk na oś Größte Ratzsatzlast					
(7) + (8) t		(9) t/m		(10) t		(7) + (8) t		(9) t/m		(10) t					
Znak KPP Zeichen des EVU				Nr				Znak KPP Zeichen des EVU				Nr			
..... /				 /				 /				 /			
..... /				 /				 /				 /			
..... /				 /				 /				 /			
Punkt		Odległość poprzeczna od podłużnej osi wagonu po Querabstand von der Wagenlachsachse auf der		Wysokość od główki szyny Höhe über SO		Odległość od skrajnej osi lub czopów skrętu Längeabstand von Endradsatz bzw. Drehzapfen		Punkt		Odległość poprzeczna od podłużnej osi wagonu po Querabstand von der Wagenlachsachse auf der		Wysokość od główki szyny Höhe über SO		Odległość od skrajnej osi lub czopów skrętu Längeabstand von Endradsatz bzw. Drehzapfen	
		jednej stronie einen Seite		drugiej stronie anderen Seite						jednej stronie einen Seite		drugiej stronie anderen Seite			
		(12a) mm		(12b) mm		(13) mm				(12a) mm		(12b) mm		(13) mm	
						(14) ni mm (14) na mm								(14) ni mm (15) na mm	
A								A							
B								B							
C								C							
D								D							
(znak KPP)															
(Znak KPP - Zeichen des EVU) / (Nr)															
															
..... /															
..... /															
..... /															
..... /															
Oddzielić i nakleić na list przewozowy Abtrennen und auf Frachtbrief kleben															

7. Nalepka „Do naprawy okresowej”

.....		Dnia	
Stempel jednostki organizacyjnej			
Wagon Nr		seria	
Do naprawy okresowej			
do Zakładów Naprawczych*)			
Zakładów Spółki*)			
w			
Nie wolno*)		ładować w kierunku stacji leżącej na drodze	
wolno		przebiegu do miejsca naprawy	
*) Niepotrzebne skreślić			
PKP S.A. 2727-030-11 (Mw-582)		 Stempel i podpis	

8. Nalepka „Niezdalny do ruchu”

.....

Stempel jednostki organizacyjnej

Wagon nr

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

NIEZDATNY DO RUCHU
USZKODZONE:

1. Zestawy kołowe	7. Zderzaki
2. Łożysko osiowe	8. Pudło
3. Hamulec	9. Dach
4. Ostoja wagonu/wózka	10. Drzwi
5. Sprężyny nośne/zawieszenie	11. Wagon po wykojeniu
6. Urządzenie ciąglowe	12.

.....

Wagon wstawić do punktu napraw

.....

Data
Stempel i podpis

PKP S.A. 2727-033-21 (Mw-585)

9. Nalepka „Do mycia - odkażania”

..... Stempel jednostki organizacyjnej	Data
WAGON Nr	SERIA
DO	
MYCIA – ODKAŻANIA*	
do stacji (Stacja odbiorcza po wyładunku towaru)	
*) Niepotrzebne skreślić	
..... Stempel i podpis	

PKP S.A. 2727-030-11 (Mw-588)

10. Nalepka „Wymyty - odkażony”

..... Stempel jednostki organizacyjnej	Data
WAGON Nr	SERIA
WYMYTY – ODKAŻONY*	
*) Niepotrzebne skreślić	
..... Stempel i podpis	
Uwaga: Przed ponownym załadowaniem wagonu usunąć nalepkę	

PKP S.A. 2727-030-11 (Mw-588)

11. Nalepka „Do poprawy ładunku - przeładunku”

.....
Stempel jednostki organizacyjnej

Dnia

Wagon nr seria

Do poprawy ładunku*
przeładunku*

Stan ładunku

Podstawić na tor nr

* niepotrzebne skreślić

.....
Stempel i podpis

PKP S.A. 2727-097-11 (Mw-688)

12. Zawiadomienie o przydatności wagonów do przewozów specjalnie dysponowanych

----- Stempel jednostki organizacyjnej	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <th style="padding: 2px 10px;">Dzień</th> <th style="padding: 2px 10px;">Miesiąc</th> <th style="padding: 2px 10px;">Rok</th> <th style="padding: 2px 10px;">Godz.</th> </tr> <tr> <td style="height: 30px;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Dzień	Miesiąc	Rok	Godz.				
Dzień	Miesiąc	Rok	Godz.						

Zawiadomienie o przydatności wagonów do przewozów specjalnie dysponowanych

Nazwa lub numer tozu	Numer wagonu	Kolej przeznaczenia	Klasyfikacja przydatności, rodzaj towaru, itp.
1	2	3	4

PKP S.A. 2727-040-11 (Mw-601)

13. Zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych

Stempel jednostki organizacyjnej

Rok

Dzień	Miesiąc	Godz.

ZAWIADOMIENIE

O WYŁĄCZENIU Z PRZEWÓZÓW WAGONÓW USZKODZONYCH

Nr pociągu lub nazwa toru	Wagon Nr										Przyczyna wyłączenia
1	2										3

PKP S.A. 2727028-11 (Mw-579)

Stempel i podpis

14. Zawiadomienie o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów

Stempel zakładu naprawiającego

ZAWIADOMIENIE O NAPRAWIENIU WAGONÓW NADAJĄCYCH SIĘ DO PONOWNEGO WŁĄCZENIA DO PRZEWÓZÓW

Rok

Dzień	Miesiąc	Godz.

Seria	Wagon Nr										Seria	Wagon Nr									
1	2										3	4									

Stempel i podpis przekazującego

PKP S.A. 2727029-11 (Mw 581)

Stempel i podpis przyjmującego

15. Zawiadomienie o zagrzeniu się osi wagonu.

Zakład Spółki _____	ZAWIADOMIENIE o zagrzeniu się osi wagonu
Sekcja _____	
Posterunek _____	
Wagon Nr _____ seria _____ cecha _____	
Przybył dnia ____ / ____ / ____	
Pociąg Nr _____ do stacji _____	
Ładowny _____ stacja załadunku _____ data załadunku _____ Próżny _____	
nazwa ładunku _____ waga ładunku _____	
Wyłączony z ruchu dnia ____ / ____ / ____	
Przez _____ Nazwisko i Inicja Stanowisko	
Naprawiony na punkcie napraw bieżących w _____	
Dnia ____ / ____ / ____	
Przez _____ Nazwisko i Inicja Stanowisko	
zatrudnionego w _____ (Nazwa Zakładu)	
koszt: <u>przeładunku</u> _____ wyniósł _____ poprawy ładunku _____	
Wagon po naprawie oddano do ruchu dnia ____ / ____ / ____	
Czy wyłączenie zagrzanego wagonu spowodowało opóźnienie pociągu: tak – nie") ile minut _____	
Czy zagrzenie lub wyłączenie zagrzanego wagonu było powodem innych strat przewoźnika lub nadawcy ładunku: tak – nie")	
Jakich strat _____ _____	
Nazwa stacji na której wagon poddany był ostatnim oględzinom technicznym przez rewidenta taboru _____ _____	
Dnia _____	_____ Stempel i podpis
*niepotrzebne skreślić PKP S.A. 2727-045-11 (Mw-807)	

16. Karta próby hamulca.

strona 1

KARTA PRÓBY HAMULCA I URZĄDZEŃ PNEUMATYCZNYCH POCIĄGU									
Miejsce wystawienia karty									
Nazwa stacji				Data wystawienia		Imię, nazwisko i podpis wystawiającego			
Próba		1		2		3		4	
Rodzaj próby ¹⁾		1		S					
Numer pociągu		2							
Miejsce wykonania próby		3							
Data i godzina zakończenia próby		4							
Próbę wykonano ²⁾	z pojazdu trakcyjnego	pociągowe	5						
		innego	6						
	z urządzenia stacjonarnego		7						
Dane o pociągu	masa	ogólna składu	M _{os}	[t]	8				
		ogólna pociągu	M _O	[t]	9				
	masa hamująca	wymagana	M _{hw}	[t]	10				
		rzeczywista	M _{hr}	[t]	11				
	procent masy hamującej	wymaganej	P _W	[%]	12				
		rzeczywistej	P _R	[%]	13				
	towary niebezpieczne ³⁾			14					
Ciśnienie powietrza w przewodzie głównym:	hamulca	MPa	15						
	sprężonego powietrza	MPa	16						
Sprawne:	hamulec elektrodynamiczny ³⁾			17					
	układ sterowania hamulcem el.-pneum. ^{3) 4)}			18					
	układ zamykania drzwi wejściowych ^{3) 5)}			19					
	inne urządzenia ^{3) 6)}			20					
Numery dwóch pojazdów:	za lokomotywą	1	21						
		2							
	od końca składu	2	22						
		1							
Numer pojazdu z nieczynnym hamulcem na końcu składu			23						

¹⁾ Wpisać **S** – dla próby szczegółowej, **U** – dla próby uproszczonej.
²⁾ Podać numer inwentarzowy pojazdu trakcyjnego albo numer stanowiska.
³⁾ Wpisać słowo „tak” lub „nie”.
⁴⁾ Obowiązuje dla pojazdów wyposażonych w hamulec elektropneumatyczny (el.-pneum.).
⁵⁾ Obowiązuje dla pojazdów wyposażonych co najmniej w urządzenia do zdalnego zamykania drzwi wejściowych lub układ uzależniający otwarcie drzwi wejściowych od zatrzymania się pociągu.
⁶⁾ Dotyczy pojazdów wyposażonych w urządzenia do wspomagania otwierania i zamykania drzwi przejść międzywagowych, drzwi przedziałów, urządzeń zamkniętego WC, urządzeń wyładowniczych i innych.

[illegible]