

"MAJKOLTRANS" Sp. z o.o.
ul. Paczkowska 26
50-503 Wrocław
NIP 899-24-17-522
Regon 032674777

Egzemplarz 1

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ZAKŁADU PRODUKCJI ETANOLU I BIOPALIW

odgałęziającej się od stacji PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce

Regulamin zawiera 61 ponumerowanych stron, został sporządzony w 8 jednobrzmiących egzemplarzach.

Uzgodniono pod
względem techniczno-
ruchowym

DYREKTOR
z up.

Janusz Mądry
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych

Wrocław dnia 22.12.2022.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
WE WROCŁAWIU
50-525 Wrocław, ul. Joannitów 13

ZATWIERDZAM

Wrocław dnia 23.12.2022

PREZES ZAKŁADU

Ryszard Antkowiak

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I – POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	4
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
ROZDZIAŁ II – OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	7
1. TORY.....	7
1.1. Wykaz torów.....	8
1.2. Parametry techniczne torów.....	8
1.3. Pochylenie podłużne torów bocznic.....	8
2. ROZJAZDY I SKRZYŻOWANIA TORÓW.....	9
2.1. Rozjazd odgałęziający bocznice.....	9
2.2. Rodzaje, typ i parametry techniczne rozjazdów na bocznic.....	10
3. OBROTNICE SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE.....	10
4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE.....	10
5. SIEĆ TRAKCYJNA.....	10
6. PRZEJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA.....	10
7. WAGI WAGONOWE.....	11
8. INNE URZĄDZENIA.....	11
9. BRAMY KOLEJOWE.....	11
10. BUDOWLE I ICH SKRAJNIE.....	11
11. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM.....	11
12. POSTERUNKI TECHNICZNE.....	11
13. SYGNALIZATORY WSKAŹNIKI I TABLICE.....	12
14. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	12
ROZDZIAŁ III – PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO.....	13
1. OKRĘGI NASTAWCZE.....	13
2. REJONY MANEWRÓW.....	13
3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI.....	13
4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRASTRUKTURĄ STYCZNĄ.....	13
5. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU.....	14
6. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY.....	15
7. POZWOLENIE NA JAZDĘ.....	15
ROZDZIAŁ IV – WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	16
1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU.....	16
2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWRÓW PO TORACH BOCZNICY.....	17
3. MANEWRY PRZEZ PEZJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA.....	17
4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY.....	18
5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ.....	18
ROZDZIAŁ V – ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWRÓW.....	19
1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW.....	19
2. TABOR KOLEJOWY DEDYKOWANY DO OBSŁUGI BOCZNICY.....	19
3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE.....	19
4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	20
5. OBSADA DRUŻYN MANEWRÓWYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	20
6. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW.....	20
7. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWRÓWYCH.....	20
8. SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW.....	20
9. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM.....	21
10. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI.....	22

ROZDZIAŁ VI – ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ.....	23
1. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ.....	23
2. ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	25
3. WAŻENIE WAGONÓW.....	25
4. PLANOWANIE PRACY MANEWROWEJ.....	25
5. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW.....	26
ROZDZIAŁ VII – OBSŁUGA PUNKTU ZDAWCZO - ODBIORCZEGO I ŁADUNKOWEGO.....	27
1. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO ODBIORCZYM	27
2. POSTĘPOWANIE NA PUKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH	28
3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ŁADUNKOWYM.....	29
4. PUNKTY I URZĄDZENIA ŁADUNKOWE.....	30
5. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH.....	31
ROZDZIAŁ VIII – TOWARY NIEBEZPIECZNE.....	32
1. OPIS TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	32
2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI.....	33
3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	35
4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO.....	35
5. DORADCA DS. BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	37
ROZDZIAŁ IX – NADZÓR NAD STANEM TECHNICZYM I UTRZYMANIE.....	38
1. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA.....	38
2. TABOR KOLEJOWY	39
3. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	39
ROZDZIAŁ X – STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE	40
1. WYKAZ STANOWISK OSÓB ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM ZATRUDNIONYCH NA BOCZNICY.....	40
2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE	40
3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZMINY, STOSOWANA DOKUMENTACJA.....	41
4. BADANIA LEKARSKIE.....	41
5. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY.....	42
ROZDZIAŁ XI – BEZPIECZEŃSTWO.....	49
1. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO	49
2. PRACA MANEWRÓWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH.....	49
3. DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZRZĄDCAMI INFRASTRUKTURY.....	50
4. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU.....	51
5. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO	53
ROZDZIAŁ XII – WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI	54
1. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW PODMIOTÓW WSPÓŁPRACUJĄCYCH	54
2. TRYB ROSTRZYGANIA SPORÓW Z ZARĄDCĄ INFRASTRUKTURY STYCZNEJ.....	55
3. ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ.....	55
4. TRYB ROSTRZYGANIA SPORÓW	55
ROZDZIAŁ XIII – POSTANOWIENIA KOŃCOWE	56
1. ROZDZIELNIK REGULAMINU	56
2. SPOSÓB UDOSTĘPNIANIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY	56
3. PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	56
4. OSOBĄ ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU	56
ROZDZIAŁ XIV – SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....	57
ROZDZIAŁ XV – ZAŁĄCZNIKI.....	58
1. WZÓR WYKAZU OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU	59
2. KARTA CHARAKTERYSTYKI TOWARU NIEBEZPIECZNEGO.....	60
3. PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY.....	61

ROZDZIAŁ I

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. BOCZNICA KOLEJOWA

1.1. NAZWA I LOKALIZACJA

1. Pełna nazwa bocznic kolejowej: ZAKŁAD PRODUKCJI ETANOLU i BIOPALIW we Wrocławiu, użytkownikiem bocznic jest MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Skrócona nazwa bocznic: „ZPE i B WROCŁAW”.
3. Adres bocznic kolejowej: Zakład Produkcji Etanolu i Biopaliw we Wrocławiu ul. Monopolowa 4, 51-501 Wrocław.

1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA

1. Bocznic kolejowa „Zakładu Produkcji Etanolu i Biopaliw we Wrocławiu” odgałęzia się od toru dojazdowego do zespołu bocznic, rozjazdem nr 201, ~~w km 17,874~~. Tor dojazdowy do zespołu bocznic odgałęzia się w stacji Wrocław Swojczyce, od toru nr 8, rozjazdem nr 17 w km 17,625 linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Początkiem bocznic jest punkt styku dróg kolejowych wyznaczony w km 0,072,54 toru 201 zgodnie z granicą gruntu PKP PLK S.A.

1.3. TORY DOJAZDOWE

1. Tor dojazdowy do zespołu bocznic odgałęzia się w stacji Wrocław Swojczyce, od toru nr 8, środkiem rozjazdu krzyżowego podwójnego nr 17 w km 17,625 linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Bocznic kolejowa ZPE i B WROCŁAW 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 i B WROCŁAW 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 bocznic jest MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Adres użytkownika bocznic - ul. Paczkowska 26, 50-503 Wrocław.
3. Współużytkowników bocznic nie ma.

2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ

1. Właścicielem bocznic jest WRATISLAVIA – BIODISEL S.A. ul. Monopolowa 4, 51-501 Wrocław.
2. Podstawą do zarządzania bocznicą przez użytkownika bocznic MAJKOLTRANS Sp. z o.o. jest umowa nr 1/A/2015 z dnia 01-03-2015 z właścicielem bocznic WRATISLAVIA - BIODISEL Spółka Akcyjna na wykonanie prac związanych z kompleksową obsługą bocznic kolejowych w tym pełnienia funkcji użytkownika bocznic.

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 bocznic:
 - a) Ustawiacz,
 - b) Manewrowy,
 - c) Prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic,
 - d) Kierownik bazy magazynowej Zakładu Produkcji Etanolu i Biopaliw we Wrocławiu,
 - e) Ekspedytor,
 - 2) Przewoźnika kolejowego:
 - a) Maszynista,
 - b) Ustawiacz,
 - c) Pracownicy obsługi pociągu obsługującego bocznicę.

5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE

5.1. PRZEPISY WŁASNE

1. Użytkownik bocznic posiada i stosuje przepisy wewnętrzne, obejmujące swym zakresem całą bocznicę „ZPE i B WROCLAW”:
 - 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 przewożeniu 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

Użytkownik boczniczy nie stosuje przepisów wewnętrznych innego zarządcy infrastruktury kolejowej.

5.3. PRZEPISY PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

Użytkownik boczniczy nie stosuje przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego.

5.4. WYKAZ PODMIOTÓW MAJĄCYCH OBOWIĄZEK ZAPOZNANIA SIĘ Z PRZEPISAMI WEWNĘTRZNYMI

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 dl. 17 m	uwagi
				od	do	(m)	szyny	podkłady podsypka		
201	Dojazdowy, zdawczo – odbiorczy, komunikacyjny	PR 201 – ŚR 207	482,90	PZO	UKR 207	213	S-49	Drewno, tłućzeń	12	
202	Zdawczo – odbiorczy i komunikacyjny	PR 202 – ŚR 207	300,44	PZO	UKR 207	220,00	S-49	Drewno, tłućzeń	12	
203	Komunikacyjny, ładunkowy	PR 203 – ŚR 208	332,83	UKR 203	PR 204	87,83	S-49, S-42	Drewno, tłućzeń	5	
204	Ładunkowy	PR 204 – K. OPOR	343,94	Przejazd	PPP	88,00	S-49	Drewno, tłućzeń, beton	15	
205	Ładunkowy, wagowy	PR 206 – K. OPOR	296,36	UKR 306	Z-1	82,00	S-49	Drewno, tłućzeń, beton	4	
206	Ładunkowy	PR 206 – K. OPOR	363,85	UKR 206	PR 215	266,20	S-49	Drewno, tłućzeń, beton	15	
				UKR 215	PPP					
207	Odstawczy i ładunkowy	ŚR 207 – K. OPOR	325,27	UKR 207	UKR 212	232,00	S-49	Drewno, tłućzeń, beton	13	
				UKR 212	PPP					
208	Odstawczy i ładunkowy	ŚR 208 – K. OPOR	285,20	UKR 210	UKR 213	105	S-49	Drewno, tłućzeń, beton	6	
				UKR 213	PPP					
209	Odstawczy i ładunkowy	PR 209 – K. OPOR	226,26	PR 211	PR 214	113,84	S-49	Drewno, tłućzeń, beton	6	
				UKR 214	PPP					
210	Trakcyjny	PR 209 – K. OPOR	96,50	-	-	0	S-49	Drewno, tłućzeń	0	
211	Ładunkowy	PR 215 – K. OPOR	192,08	Przejazd	PPP	73,00	S-49	Drewno, tłućzeń	4	
212	Ładunkowy	PR 216 – K. OPOR	157,48	Przejazd	PPP	73,00	S-49	Drewno, tłućzeń	4	
Łącznik	Komunikacyjny	PR 207 – PR 209	102,63	-	-	0,00	S-49	Drewno tłućzeń	0	
Łącznik	Komunikacyjny	PR 210 – PR 211	68,62	-	-	0,00	S-49	Drewno tłućzeń	0	
Łącznik	Komunikacyjny	PR 212 – PR 214	109,01	-	-	0,00	S-49	Drewno tłućzeń	0	
RAZEM			3 684,48	RAZEM		1 546,51	RAZEM		96	

Objaśnienia skrótów:

PR - początek rozjazdu

UKR - ukres rozjazdu

KO

Z1

- kozioł oporowy; PPP - początek poduszki piaskowej

- tarcza zaporowa Z1;

3) Parametry techniczne torów.

Nr toru	Nazwa / przeznaczenie toru	Typ nawierzchni	Maksymalna prędkość techniczna jazdy po torze w km/h	Dopuszczalny nacisk osi na tor [kN]	Rodzaj konstrukcji toru	Uwagi
1	2	3	5	6	7	9
201	Dojazdowy, zdawczo – odbiorczy, komunikacyjny	S-49	10	206	klasyczny	
202	Zdawczo – odbiorczy, komunikacyjny	S-49	10	206	klasyczny	
203	Komunikacyjny, ładunkowy	S-49/S42	10	206	klasyczny	
204	Ładunkowy	S-49	10	206	klasyczny	
205	Ładunkowy, wagowy	S-49	10	206	klasyczny	
206	Ładunkowy	S-49	10	206	klasyczny	
207	Odstawczy, ładunkowy	S-49	10	206	klasyczny	
208	Odstawczy, ładunkowy	S-49	10	206	klasyczny	
209	Odstawczy, ładunkowy	S-49	10	206	klasyczny	
210	Trakcyjny	S-49	10	206	klasyczny	
211	Ładunkowy	S-49	10	206	klasyczny	
212	Ładunkowy	S-49	10	206	klasyczny	
Łącznik	Komunikacyjny	S-49	10	206	klasyczny	
Łącznik	Komunikacyjny	S-49	10	206	klasyczny	
Łącznik	Komunikacyjny	S-49	10	206	klasyczny	

4) Pochylenia podłużne torów na bocznicy.

Pochylenia podłużne torów zostały podane w tabeli w planie sytuacyjnym bocznicy stanowiący załącznik nr 3 do niniejszego regulaminu.

2. ROZJAZDY I SKRZYŻOWANIA TORÓW

2.1 Rozjazd odgałęziający bocznice, zlokalizowany poza bocznica, na terenie zarządcy PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce, utrzymywany przez użytkownika bocznicy:

Nr zwrotnicy lub wykolejnicy typ i rodzaj za- mknięcia	Zasadnicze położenie	Sposób przesta- wiania e – elektryczny m – mechaniczny r – ręczny	Wyposażenie w latarnie tak lub nie	Oświetlenie la- tarnie tak lub nie	Uwagi
1	2	3	4	5	6
201 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 za- mknięcia suwakowe	Na tor dojazdowy	R	nie	nie	Zamknięcie na zwłok tryptolo- wy. Klucz zamknięty w zamku Wk 201

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

Nr zwrotnicy lub wykolejnicy typ i rodzaj za- mknięcia	Zasadnicze położenie	Sposób przesta- wiania e – elektryczny m – mechaniczny r – ręczny	Wyposażenie w latarnie tak lub nie	Oświetlenie la- tarnie tak lub nie	Uwagi
1	2	3	4	5	6
202 Zwyczajny lewy, S-49, 1:7,5 R-190 zamknięcia suwakowe	Na tor 201	R	nie	nie	
203 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 za- mknięcia suwakowe	Na tor 202	R	nie	nie	
204 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 za- mknięcia suwakowe	Na tor 204	R	nie	nie	
205 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 za- mknięcia suwakowe	Na tor 204	R	nie	nie	
206 Zwyczajny prawy, S-49, 1:9 R-190 za- mknięcia suwakowe	Na tor 205	R	nie	nie	
207 ab Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 za- mknięcia suwakowe	Na tor 207	R	nie	nie	
207 cd Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 za- mknięcia suwakowe	Na tor 201	R	nie	nie	
208 ab Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 za- mknięcia suwakowe	W kierunku rozjazdu 210	R	nie	nie	
208 cd Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 za- mknięcia suwakowe	Na tor 203	R	nie	nie	
209 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 za- mknięcia suwakowe	W kierunku rozjazdu 208	R	nie	nie	
210 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 za- mknięcia suwakowe	W kierunku rozjazdu 213	R	nie	nie	

1	2	3	4	5	6
211 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 za- mknienie suwakowe	W kierunku rozjazdu 209	R	nie	nie	
212 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 za- mknienie suwakowe	Na tor 207	R	nie	nie	
213ab Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 za- mknienie suwakowe	Na tor 208	R	nie	nie	
213 cd Krzyżowy podwójny, S-49, 1:9 R-190 za- mknienie suwakowe	W kierunku rozjazdu 210	R	nie	nie	
214 zwyczajny lewy, S-49, 1:9 R-190 za- mknienie suwakowe	W kierunku rozjazdu 210	R	nie	nie	
215 zwyczajny prawy, S-49, 1:7,5 R-190 zamknięcie suwakowe	Na tor 205	R	nie	nie	
216 zwyczajny lewy, S-49, 1:7,5 R-190 zamknięcie suwakowe	Na tor 212	R	nie	nie	

3. OBROTNICE, SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE

1. Bocznicą kolejową nie jest wyposażoną w obrotnicę.
2. Suwnic i wywrotnicy wagonowych bocznicą nie posiada.

4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

1. Bocznicą kolejową nie posiada kolejowych obiektów inżynierskich.

5. SIĘĆ TRAKCYJNA

1. Bocznicą kolejową nie jest wyposażoną w sieć trakcyjną.

6. PRZEJAZDY KOLEJOWO – DROGOWE I PRZEJŚCIA

1. Na terenie bocznicą zlokalizowane są następujące przejazdy kolejowo-drogowe:

L.P	Przejazd w torze nr	Umiejscowienie przejazdu /km/	Kategoria przejazdu	Osygnalizowanie przejazdu	Uwagi
1	2	3	4	5	6
1	tor 204	km 0,139,30	zakładowy	krzyże Św. Andrzeja G3 ,	
2	tor 205	km 0,093,83	zakładowy	krzyże Św. Andrzeja G3 ,	
3	tor 205	km 0,144,60	zakładowy	krzyże Św. Andrzeja G3 ,	
4	tor 206, 211, 212	km 0,197,84 toru 206	zakładowy	krzyże Św. Andrzeja G4 ,	

7. WAGI WAGONOWE

1. Na terenie bocznicy znajdują się 2 wagi wagonowe usytuowane w torze 205 i 209.
2. Wagi posiadają długość pomostu wynoszącą 18 metrów i przystosowana jest do udźwigu do 100 ton.
3. Przejazd przez wagi 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. Wagi wagonowe są osygnalizowane sygnałami zamknięcia toru przeznaczonymi do osygnalizowania wag Z-1.
6. Wagi wagonowe obsługiwane są 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 lokomotywni. Bramy w położeniu normalnym są zamknięte i osygnalizowane tarczami D1 „Stój” namalowanymi na skrzydłach bram z obu stron
2. Bramy zlokalizowane są nad:
 - a) Torem nr 210 w km 0,079,00 – wjazd do garażu lokomotyw,
 - b) Torem nr 201 w km 0,089,76 – wjazd na teren zakładu,
3. Przed przejazdem składem manewrowym ustawiacz winien upewnić się, że skrzydła bramy zostały prawidłowo otwarte i zabezpieczone przed samoczynnym zamknięciem.
4. Brama nad torem 201 obsługiwane są przez pracownika ochrony właściciela bocznicy, natomiast brama wjazdowa do garażu obsługiwana jest przez maszynistę użytkownika bocznicy.

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, Wytycznych UIC oraz przepisów wewnętrznych utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznicy za wyjątkiem toru 204 i 209 gdzie wybudowane są rampy boczne i nie jest zachowana skrajnia budowli. Podczas obsługi tych torów, przebywanie drużyny manewrowej po stronie rampy jest zabronione.

11. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

1. Na terenie bocznicy zwrotnice przekładane są ręcznie, za pomocą zwrotnika wraz z przeciwwagą przez ustawiacza przewoźnika lub użytkownika bocznicy.
2. W celu zabezpieczenia przed zbiegnięciem wagonów z bocznicy na tory PKP PLK S.A. stację Wrocław Swojczyce zamontowana jest wykolejnica Wk-201 która w położeniu zasadniczym jest nałożona na tor. Wykolejnica z toru może być zdjęta tylko na czas obsługi bocznicy. Wk-201 jest zamykana na zamek w obu położeniach. Klucz od wykolejnicy jest w posiadaniu dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce.

12. POSTERUNKI TECHNICZNE

1. Na bocznicy kolejowej nie funkcjonują żadne posterunki techniczne.

13. SYGNALIZATORY WSKAŹNIKI I TABLICE

1. Na terenie bocznicy semaforów i tarcz zaporowych nie ma.
2. Istniejące poza bocznica tarcza manewrowa Tm 11 własnością PKP PLK S.A., obsługiwane przez dyżurnego ruchu stacji Wrocław Swojczyce, służące do podawania sygnałów manewrowych dla grup manewrowych wyjeżdżających z toru dojazdowego z bocznicy na stację Wrocław Swojczyce.
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”,
 1. Przy torach prowadzących do budynku, garażu itp. sygnały te znajdują się na bramach wjazdowych do tych obiektów,
 2. W ukresach wszystkich rozjazdów ustawione są wskaźniki W – 17.
3. Tablica z napisem „PUNKT ZDAWCZO – ODBIORCZY” ustawiona jest na międzytorzu torów 201 – 202 w km 0,220,07 toru 201 i w km 0,065,56 toru 202.

14. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Teren bocznicy posiada oświetlenie zewnętrzne elektryczne. Wzdłuż torów bocznicy 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 bocznicy.
3. Sterowanie oświetleniem miejsca odgałęzienia torów zdawczo - odbiorczych i torów wewnętrzzakładowych, 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 bocznicy terminarza oświetlenia poszczególnych punktów na terenie zakładu.
4. Minimalne natężenie oświetlenia światłem elektrycznym torów zdawczo-odbiorczych i zakładowych powinno wynosić minimum 30 Lux. (wg PN-71 /E-02034).
5. Rezerwowego oświetlenia bocznica nie posiada.
6. O wszelkich usterkach w oświetleniu torów na terenie bocznicy ustawiacz MAJKOLTRANS powinien zgłaszać Ochronie Zakładu.

ROZDZIAŁ III

PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

1. OKRĘGI NASTAWCZE

1. Bocznicą kolejową stanowi jeden okręg nastawczy. Okręg nastawczy stanowią wszystkie, tory na bocznicę.
2. Posterunków ruchu na i przy bocznicę kolejowej nie ma.

2. REJONY MANEWRÓW

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 210 w garażu lub przed garażem zamknięte i zabezpieczone przed uruchomieniem przez nieupoważnione osoby.

3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1. Bocznicą posiada łączność telefoniczną ogólnoużytkową z dyżurnym ruchu PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce, nr telefonu 71 717 38 17, 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 radi łączność manewrowa przewoźnika wykonującego pracę manewrową.

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

1. Przewoźnik obsługujący bocznicę kolejową lub kierujący manewrami ustawiać 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 ustawiać przewoźnika obsługującego bocznicę, poinformował dyżurnego ruchu stacji Wrocław Swojczyce 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 stacji Wrocław Swojczyce.

5. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU

1. Drogi przebiegu związane z obsługą bocznic przez przewoźnika kolejowego, układane są przez i w sposób określony w pkt. 7.
2. Drogi przebiegu dla manewrów wykonywanych na bocznic przez użytkownika bocznic, układane są przez drużynę manewrową użytkownika bocznic.
3. Zwrotnice rozjazdów na bocznic po dokonaniu obsługi przez przewoźnika do położeni zasadniczych przestawia drużyna manewrowa użytkownika bocznic.
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 wykołajnic na bocznic:

Numer zwrotnicy/ Wykołajnic	Położenie zasadnicze Zwrotnicy/wykołajnic	Sposób przestawiania: „R” – ręczny	Obowiązek przestawiania zwrotnicy należy do:	Przystosowanie zwrotnicy do lokalnego nastawiania	Wyposażenie rozjazdu w latarnię	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7
201	Na tor do- jazdowy	R	kierownika manewrów przewoźnika obsługującego bocznicę.	nie	tak	
202	Na tor 201	R	kierownika manewrów przewoźnika obsługującego bocznicę lub kierującego pracą manewrową ustawia- acza bocznic.	nie	nie	
203	Na tor 202	R	kierującego pracą manew- rową ustawiacza bocznic.	nie	nie	
204	Na tor 204	R	kierującego pracą manew- rową ustawiacza bocznic.	nie	nie	
205	Na tor 204	R	kierującego pracą manew- rową ustawiacza bocznic.	nie	nie	
206	Na tor 205	R	kierującego pracą manew- rową ustawiacza bocznic.	nie	nie	
207 ab	Na tor 207	R	kierującego pracą manew- rową ustawiacza bocznic.	nie	nie	
207 cd	Na tor 201	R	kierującego pracą manew- rową ustawiacza bocznic.	nie	nie	
208 ab	W kierunku rozjazdu 210	R	kierującego pracą manew- rową ustawiacza bocznic.	nie	nie	
208 cd	Na tor 203	R	kierującego pracą manew- rową ustawiacza bocznic.	nie	nie	
209	W kierunku rozjazdu 208	R	kierującego pracą manew- rową ustawiacza bocznic.	nie	nie	
210	W kierunku rozjazdu 213	R	kierującego pracą manew- rową ustawiacza bocznic.	nie	nie	

1	2	3	4	5	6	7
211	W kierunku rozjazdu 209	R	kierującego pracą manewrową ustawiacza bocznicy.	nie	nie	
212	Na tor 207	R	kierującego pracą manewrową ustawiacza bocznicy.	nie	nie	
213ab	Na tor 208	R	kierującego pracą manewrową ustawiacza bocznicy.	nie	nie	
213 cd	W kierunku rozjazdu 210	R	kierującego pracą manewrową ustawiacza bocznicy.	nie	nie	
214	W kierunku rozjazdu 210	R	kierującego pracą manewrową ustawiacza bocznicy.	nie	nie	
215	Na tor 205	R	kierującego pracą manewrową ustawiacza bocznicy.	nie	nie	
216	Na tor 212	R	kierującego pracą manewrową ustawiacza bocznicy.	nie	nie	

6. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

- Obsługa bocznicy dokonywana jest sposobem manewrowym, wg organizacji i zasadach obowiązujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., grupami manewrowymi kierowanymi ze stacji Wrocław Swojczyce na tor zdawczo – odbiorczy na bocznicy i z powrotem po jej obsłudze na stację Wrocław Swojczyce.
- Podstawianie wagony na bocznice lokomotywa przewoźnika kolejowego pcha, a zabierane z bocznicy ciągnie. Gdy obsługi bocznicy dokonuje użytkownik bocznicy, dopuszcza się, aby wagony zarówno podstawiane jak i zabierane z bocznicy były ciągnięte lub pchane.
- Maksymalna długość składu manewrowego obsługującego bocznice nie może przekraczać długości użytkowej toru zdawczo odbiorczego 201 lub 202 w zależności na który tor będą podstawiane wagony na bocznice.
- Grupa manewrowa do obsługi bocznicy podstawiana jest ze stacji Wrocław Swojczyce z drużyną manewrową przewoźnika obsługującego w danym momencie bocznice.
- Lokomotywa przewoźnika po obsłudze bocznicy przestawiana jest na powrót do stacji Wrocław Swojczyce.

7. POZWOLENIE NA JAZDĘ

- Pozwolenie na jazdę manewrową na bocznicy, podczas jej wykonywania przez użytkownika bocznicy kolejowej, podaje ustawiacz użytkownika bocznicy kierujący pracą manewrową.
- Ustawiacz, lub kierujący pracą manewrową przewoźnika obsługującego bocznice daje pozwolenie na jazdę manewrową podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych dla pojazdów tego przewoźnika.
- 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,
- Zezwoleniem na jazdę manewrową do obsługi bocznicy ze stacji Wrocław Swojczyce i jazda powrotną z bocznicy na stację Wrocław Swojczyce, odbywa się na sygnał jazdy manewrowa dozwolona na odpowiednim dla jazdy sygnalizatorze, obsługiwanym przez dyżurnego ruchu stacji Wrocław Swojczyce.

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 bocznicach, za wyjątkiem torów 204 i 209 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 21 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 (M_{hw}) składu manewrowego obliczana się według wzoru:

$$M_{hw} = \frac{M_o \times P_w}{100}$$

gdzie:

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

P_w - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

- 3) procent wymaganej masy hamującej (P_w) 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 (M_o), jaką można przetaczać składem manewrowym przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

$$M_o = \frac{M_{hr} \times 100}{P_w}$$

- 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 bocznicach 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).

8. Z uwagi na niezelektryfikowane 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

1. Maksymalna prędkość wszystkich pojazdów kolejowych po torach bocznic nie może przekroczyć 10 km/h po wolnym torze.
2. Manewry na bocznic należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku.
3. Prędkość jazd manewrowych należy zawsze dostosowywać do istniejących warunków na bocznic, a w szczególności do widoczności, rodzaju wykonywanej pracy manewrowej i warunków atmosferycznych oraz do pory dnia i roku.
4. Zachowanie nakazanej prędkości jazdy manewrowej w różnych warunkach eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa pracy manewrowej na bocznic.
5. 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.
6. 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 bocznic
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.	Podczas wykonywania pracy manewrowej z towarami niebezpiecznymi	5 km/h
5.	Przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru	3 km/h
6.	Po torze obok którego pracują ludzie	3 km/h
7.	Po torze obok ramp	3 km/h
8.	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

1. Lokalizacje przejazdów kolejowo-drogowych na terenie bocznic wskazano w pkt. 6 rozdziału II niniejszego regulaminu.
2. Podczas wykonywania manewrów przez przejazd kolejowo - drogowy należy stosować następującą zasadę:
 - a) Podczas dojeżdżania taboru do przejazdu lub przejścia dla pieszych, maszynista lokomotywy zobowiązany jest podawać sygnał „Baczność” przy użyciu gwizdanki lokomotywy.
 - b) 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, a następnie zezwolić stosownym sygnałem manewrowym maszyniście na dalszą jazdę składu manewrowego.
 - c) Powyższa zasada obowiązuje 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 bocznic przez przewoźników dokonywane jest na i z torów zdawczo-odbiorczych.
2. Na wniosek użytkownika bocznic, ruch lokomotyw przewoźników może odbywać się po wszystkich torach bocznic kolejowej wg zasad i organizacji określonej przez użytkownika bocznic z kierowaniem pracy manewrowej przez kierującego manewrami użytkownika bocznic.

5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ

1. Użytkownik bocznic kolejowej, jako przewoźnik kolejowy rzeczy, posiada odpowiednie uprawnienia do wyjazdu z bocznic na tory stacji Wrocław Swojczyce oraz inne bocznic tej stacji po uprzednim szkoleniu autoryzacyjnym.
2. Wyjazd odbywa się za zgodą i porozumieniem z dyżurnym ruchu Wrocław Swojczyce, zgodnie z regulaminem technicznym tej stacji.

ROZDZIAŁ V

ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ

1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW

1. Podmiotami uprawnionymi do wykonywania pracy manewrowej na bocznicę 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 uciągu 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. Zajeżdźnia lokomotyw znajduje się na zakończeniu toru 210. Do zajeżdźni ze względu na wysokość bramy zabroniony jest wjazd lokomotyw typu SM-42, SM-30 i 401Da. W zajeżdźni 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 210 lub przed garażem.
6. Na bocznicę 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 „ZPEiB Wrocław” stanowi jeden maszynista (pracownik posiadający uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej).
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 bocznic „ZPEiB Wrocław” 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 bocznic.

6. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ

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

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 wyłączać 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 bocznic, należy wyłączać do obowiązków tej drużyny manewrowej użytkownika bocznic.
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 skrócić, 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 tabo-
ru.
12. Przy sprzęganiu wagonów należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. Pałak sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętcie, przestrzegając przy tym, aby palce
rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka. Zarzucanie pałaka sprzęgu na hak wagonu łączo-
nego 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 ko-
niecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
14. Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwiisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny
(według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wa-
gonów 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 pomiędzy wagonów.

9. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM

1. Tory boczniczy zlokalizowane są na wzniesieniach i spadkach wynoszących do 10,30‰. Dokładne
pochylenia podłużne torów wskazano planie schematycznym boczniczy kolejowej stanowiącym załącz-
nik nr 3 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 odczepieniem 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 za-
kręcenia 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 za-
bronione.
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, dru-
żyna 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 odpowie-
dzialny jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika lub kierujący manewrami użytkownika bocz-
niczy, każdy w przypadku wykonywania przez siebie manewrów, natychmiast po ich zakończeniu, albo
po odstawieniu przetaczanego taboru przed odczepieniem środka trakcyjnego.
10. Uchylenie zabezpieczenia (płóz hamulcowych, odkręcenie hamulców ręcznych) należy do kierujących
manewrami ustawiacza przewoźnika lub użytkownika boczniczy każdego z nich w przypadku zabiera-
nia 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 bocznicach stosowane są płozy hamulcowe.
2. Płozy hamulcowe odciskane są znakiem bocznic „ZPEiB” oraz kolejnymi numerami od 1 do 10 i są zlokalizowane:
 - a) między torami Nr 201, 202 na wysokości tablicy „Punkt zdawczy - odbiorczy” - jeden stojak na 4 sztuki,
 - b) między torami Nr 205 i 206 w pobliżu rozjazdu Nr 206 - jeden stojak na 2 sztuki,
 - c) między torami Nr 207 i 208 w pobliżu rozjazdu Nr 212 - jeden stojak na 2 sztuki,
 - d) między torami Nr 211 i 212 w pobliżu rozjazdu Nr 216 – jeden stojak na 2 sztuki,
 - e) Ponadto na lokomotywie użytej do wykonywania prac manewrowych bocznic, powinny znajdować się dwie płozy hamulcowe.
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 bocznicach odpowiada kierownik transportu na bocznicach.

ROZDZIAŁ VI

ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ

1. POSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ

1. Przesyłki wagonowe oraz wagony próżne i ładowne nadchodzące w pociągach, pod adresem boczni-
cy, przyjmowane są na tory główne stacji Wrocław Swojczyce, gdzie następnie przestawiane są lo-
komotywą przewoźnika na tory zdawczo –odbiorcze boczni-
cy skąd przestawiane są na teren Zakładu
Produkcji Etanolu i Biopaliw, lokomotywą użytkownika boczni-
cy na poszczególne punkty ładunkowe.
2. W celu dokonania obsługi boczni-
cy przez licencjonowanego przewoźnika obsługującego bocznicę, kie-
rujący pracą manewrową ustawiacz przewoźnika nawiązuje kontakt telefoniczny pod nr 605 892 003 z
kierownikiem transportu boczni-
cy w celu uzgodnienia pracy manewrowej przy podstawianiu wagonów
ze stacji Wrocław Swojczyce na tory zdawczo odbiorcze boczni-
cy.
3. Kierujący pracą manewrową ustawiacz przewoźnika po uzgodnieniu jazdy manewrowej z kierownikiem
transportu na boczni-
cy jak w punkcie 2, powiadamia dyżurnego ruchu stacji Wrocław Swojczyce o pla-
nowanej pracy manewrowej i zgłasza gotowość do jazdy na tory zdawczo odbiorcze boczni-
cy.
4. Kierownik transportu po uzgodnieniu jazdy manewrowej z przedstawicielem przewoźnika, powiadamia
ustawiacza boczni-
cy i ochronę zakładu o mającej się odbyć jeździe manewrowej do obsługi manewro-
wej ze stacji PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce.
5. Po otrzymaniu informacji od kierownika transportu na boczni-
cy, strażnik ochrony zakładu otwiera i za-
bezpiecza przed samo zamknięciem bramę zakładu i pozostaje na miejscu do czasu zakończenia ob-
sługi punktu zdawczo – odbiorczego przez przewoźnika.
6. Po otrzymaniu informacji o zamierzonej jeździe manewrowej do obsługi manewrowej ze stacji PKP
PLK S.A. Wrocław Swojczyce od kierownika transportu, do obowiązków ustawiacza użytkownika bocz-
ni-
cy należy:
 - przerwać pracę manewrową na torach boczni-
cy,
 - odstawić czynną lokomotywę manewrową na torze trakcyjnym nr 210 albo na tor ładunkowy nr 204,
209, 211 lub 212.
 - zgłosić wykonanie powyższych czynności kierownikowi transportu na boczni-
cy,
6. Kierownik transportu po otrzymaniu zgłoszenia gotowości przyjęcia składu manewrowego na tory zdaw-
czo odbiorcze przez ustawiacza wyraża zgodę przedstawicielowi przewoźnika na obsługę boczni-
cy.
7. Podstawiane wagony na bocznicę lokomotywa przewoźnika kolejowego pcha, a zabierane z boczni-
cy ciągnie. Gdy obsługi boczni-
cy dokonuje użytkownik boczni-
cy, o czym w punkcie 16 niniejszego rozdzia-
łu, dopuszcza się, aby wagony zarówno podstawiane jak i zabierane z boczni-
cy były ciągnięte lub
pchane.
8. Za rozjazdem Nr 201 (odgałęziającym bocznicę) na lewej szynie toru Nr 201 (dojazdowego do grupy
zdawczo - odbiorczej) zamontowana jest wykolejnica Wk201, która w położeniu zasadniczym jest nało-
żona na szynę i zamknięta na zamek kluczowy. Klucz od Wk 201 znajduje się u dyżurnego ruchu stacji
PKP S.A. Wrocław Swojczyce. Rozjazd Nr 201 jest kluczowo uzależniony z Wk 201. Klucz od zwrotnicy
odgałęziającej znajduje się w zamku Wk 201. Wszystkie inne zwrotnice na terenie boczni-
cy nie posiada-
ją żadnych uzależnień między sobą.
9. Jadąc każdorazowo do obsługi boczni-
cy ustawiacz przewoźnika kolejowego pobiera za pokwitowaniem
klucz od WK 201 od dyżurnego ruchu stacji PKP S.A. Wrocław Swojczyce. Pchany ze stacji PKP PLK
S.A. Wrocław Swojczyce, skład manewrowy ustawiacz przewoźnika kolejowego zatrzymuje na torze do-
jazdowym do zespołu boczni-
cy przed rozjazdem Nr 201. Udaje się pieszo do wykolejnicy Wk 201. Po-
brany od dyżurnego ruchu kluczem otwiera zamek WK 201 i zdejmuje z toru wykolejnicę. Uwolnionym
z zamka wykolejnicy kluczem otwiera zamkniętą w położeniu zasadniczym, (do jazdy na wprost), zwrot-
nicę rozjazdu Nr 201, umożliwiając jej przełożenie do jazdy na tory zdawczo - odbiorcze boczni-
cy. Po
ułożeniu drogi przebiegu ustawiacz przewoźnika kolejowego poleca wepchać skład na tor zdawczy Nr
201. Podczas zabierania wagonów z boczni-
cy, te same czynności ustawiacz przewoźnika kolejowego
wykonuje w odwrotnej kolejności.

10. Otwarcie WK 201 i jazda lokomotywy przewoźnika kolejowego do punktu zdawczo-odbiorczego może nastąpić dopiero po zgłoszeniu przez ustawiacza bocznicy ustawiaczowi przewoźnika kolejowego, że lokomotywa posiadacza bocznicy stoi unieruchomiona na torze trakcyjnym nr 210 albo znajduje się na torach ładunkowych nr 204, 209, 211 lub 212.
11. Lokomotywa przewoźnika kolejowego przy podstawianiu i zabieraniu wagonów może dojeżdżać tylko do miejsca oznaczonego tablicą „Punkt zdawczo-odbiorczy”.
12. W ramach tej samej obsługi użytkownik bocznicy może dokonać jednocześnie odstawienia wagonów na bocznice i zabrania wagonów z bocznicy.
13. Wagony pozostawione przez przewoźnika kolejowego na torach zdawczo-odbiorczych powinny znajdować się w granicach ukrosów, być sprzęgnięte ze sobą na sprzęgi śrubowe i hamulcowe oraz zabezpieczone przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym. Niezależnie od tego wagony znajdujące się na torach zdawczo - odbiorczych muszą być zabezpieczone przed zbiegnięciem za pomocą płozów hamulcowych założonych pod ostatnie osie wagonów skrajnych. Za właściwe zabezpieczenie wagonów pozostawionych na torach zdawczo -odbiorczych odpowiedzialna jest drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego lub posiadacza bocznicy, która ostatnia wykonywała manewry na tych torach. Sprawdzenie, czy wagony pozostawione na torze zdawczym i odbiorczym są odpowiednio zabezpieczone przed zbiegnięciem należy do obowiązków ustawiacza użytkownika bocznicy.
14. Podczas zabierania wagonów z bocznicy, ustawiacz przewoźnika przed daniem sygnału na odjazd zobowiązany jest sprawdzić, czy zostało usunięte zabezpieczenie przed zbiegnięciem.
15. Przed rozpoczęciem każdego ruchu manewrowego z wagonami odstawionymi na postój i odpowiednio zabezpieczonymi przed zbiegnięciem drużyna manewrowa użytkownika bocznicy zobowiązana jest usunąć płozy hamulcowe spod kół i ułożyć je na stojakach, usytuowanych na międzytorzach oraz odhamować ręczne hamulce wagonów.
16. Dopuszcza się możliwość podstawiania wagonów na bocznice i zabierania wagonów z bocznicy na stację PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce przez drużynę manewrową i lokomotywę użytkownika bocznicy. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy powinni być przeszkoleni z warunków miejscowych stacji PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce przez pracownika PKP PLK S.A., a pracownicy użytkownika bocznicy przejmują wszystkie obowiązki przewoźnika kolejowego wynikające z niniejszego regulaminu.
17. Droga przebiegu dla lokomotyw przewoźnika przy obsłudze torów zdawczo-odbiorczych ustawiana jest przez drużynę manewrową przewoźnika, po uzgodnieniu jazdy manewrowych z ustawiaczem użytkownika bocznicy, z którym należy przed wjazdem na tory zdawczo – odbiorcze omówić wykonanie pracy manewrowej.
18. Wagony podstawione przez przewoźnika na tory zdawczo-odbiorcze powinny znajdować się w granicach ukrosów, być sprzęgnięte ze sobą na sprzęgi śrubowe i sprzęgi hamulcowe oraz zabezpieczone przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie hamulcem ręcznym pierwszego i ostatniego wagonu oraz przez wyłożenie płozów hamulcowych pod ostatnie osie skrajnych wagonów. Za właściwe zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialna jest drużyna manewrowa, która ostatnia wykonywała manewry na torach zdawczo-odbiorczych. Sprawdzenie, czy wagony pozostawione na torach zdawczo-odbiorczych są odpowiednio zabezpieczone przed zbiegnięciem należy do obowiązków ustawiacza użytkownika bocznicy.
19. Jednorazowo na bocznice można postawić skład manewrowy o maksymalnej długości odpowiadającej długości użytkowej toru zdawczo – odbiorczego na który podstawiany jest ten skład manewrowy.
20. Największy dopuszczalny nacisk osi na szyny na torach bocznicowych wynosi 221Kn.
21. Po torach bocznicy mogą się poruszać wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących na sieci PKP S.A.
22. Ze względu na promień łuku na torach zdawczo – odbiorczych zabroniony jest wjazd lokomotyw przewoźnika na wózkach trzyosiowych.

2. ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Licencjonowany przewoźnik kolejowy po podstawieniu wagonów na tor zdawczo – odbiorczy przez użytkownika bocznicy, może przystąpić do realizacji zabierania wagonów z toru zdawczo odbiorczego na stację Wrocław Swojczyce.
2. Realizacja przewozu z toru zdawczo – odbiorczego na tory stacji Wrocław Swojczyce odbywa się na zasadach jazdy manewrowej
3. Po przyjęciu wagonów na punkcie zdawczo odbiorczym od kierownika magazynu przez przedstawiciela przewoźnika, ustawiacz przewoźnika kolejowego układa drogę przebiegu dla wyjazdu z toru zdawczo – odbiorczego na tor dojazdowy do zespołu bocznicy, w kierunku stacji Wrocław Swojczyce.
4. Po ułożeniu drogi przebiegu z bocznicy na tor dojazdowy do zespołu bocznicy ustawiacz przewoźnika zgłasza gotowość do wyjazdu z bocznicy dyżurnemu ruchu stacji Wrocław Swojczyce.
5. Po otrzymaniu zgody na wyjazd z bocznicy na tor dojazdowy do zespołu bocznicy, ustawiacz przewoźnika kolejowego daje maszyniście przewoźnika kolejowego stosowny sygnał manewrowy, zezwalając na jazdę taboru do tarczy manewrowej nr 11. Dyżurny ruchu stacji Wrocław Swojczyce podając sygnał jazdy manewrową dozwolona na tarczy manewrowej nr 11 kieruje dalej składem manewrowym obsługującym bocznice ZPEiB Wrocław..

3. WAŻENIE WAGONÓW

1. Na terenie bocznicy znajduje się 2 waga wagonowa usytuowana w torze 205 i 209.
2. Waga posiadają długość pomostu wynoszącą 18 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. Wagi wagonowe są osygnalizowane sygnałami zamknięcia toru przeznaczonymi do osygnalizowania wag Z-1.
6. Wagi wagonowe są obsługiwane przez magazyniera właściciela bocznicy.
7. Obsługa wagi winna się odbywać zgodnie z instrukcją urządzenia znajdującą się w pomieszczeniu wagi.

4. PLANOWANIE PRACY MANEWRWEJ

1. Organizowanie i planowanie pracy manewrowej na bocznicy należy do obowiązków kierownika magazynu.
2. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez przewoźnika podczas obsługi bocznicy należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika.
3. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez drużynę manewrową użytkownika bocznicy należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza bocznicy.
4. Celem wykonywania pracy manewrowej na bocznicy 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 bocznicy 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 bocznicy tj. jej punktów zdawczo-odbiorczych.

5. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW

1. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z obsługą bocznicy przez przewoźnika kierujący tymi manewrami ustawiacz obowiązany jest poinformować pracowników własnej drużyny manewrowej, o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy manewrowej oraz ustawiacza użytkownika bocznicy, a w razie jego braku, innego pracownika wyznaczonego przez kierownika transportu na bocznicy..
2. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z przetaczaniem taboru, na punktach ładunkowych lub przestawieniem taboru z toru na tor przez ustawiacza bocznicy, 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 bocznic kolejowej zlokalizowane są na bocznicowych torach nr 201 i 202.
2. Miejsca punktów zdawczo-odbiorczych oznaczone są oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi:
 - a) dla toru 201 – z lewej strony toru, w km 0,220,07 tego toru,
 - b) dla toru nr 202 - z prawej strony toru, w km 0,065.56 tego toru.
3. Kierownik magazynu współpracuje z ustawiaczem przewoźnika w czasie obsługi bocznic w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym bocznic.
4. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznicę, odbywa się na podstawie „planu obsługi bocznic” opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznic, bez planu jeżeli takiego nie opracowano lub na podstawie rozkładu jazdy pociągów.
5. Poza planem obsługi wagony mogą być podstawione lub zabrane z bocznic tylko za obopólnym uzgodnieniem przewoźnika z użytkownikiem bocznic 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 bocznic.
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 bocznic.
8. W imieniu przewoźnika wagony przekazuje na bocznicę i przyjmuje z bocznic 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 bocznic 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 załadunek, 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 bocznic może odmówić przyjęcia wagonów nie nadających się pod załadunek na punktach ładunkowych bocznic, co powinien odnotować w dokumencie zdawczym.
13. Przewoźnik obsługujący bocznicę może uważać, że wagony przez niego podstawione zostały przez użytkownika bocznic przyjęte bez zastrzeżeń, również w przypadku, gdy przedstawiciel użytkownika bocznic nie zgłosił się na punkcie zdawczo - odbiorczym po odbiór przekazywanych wagonów:
 - 1) w czasie ustalonym w planie obsługi bocznic;
 - 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 bocznic 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 NIEPRAWIDŁOWOŚCI 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 poprzedzającą 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, zdolne 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 pozdejmwowanie 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, za pięte 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 protokołarnie 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. PRYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ŁADUNKOWYM.

1. Wagony wystawiane do zabrania z punktów ładunkowych bocznic na punkty zdawczo odbiorcze, powinny być odpowiednio sprzęgnięte, wolne sprzęgi śrubowe oraz sprzęgi hamulcowe podwieszone 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 bocznicę, bowiem w takim stanie mogły przybyć na bocznicę; 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 restry 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

7. Punkty ładunkowe:

Magazyny:

Nr	Przytorze Nr	Nazwa magazynu	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
				w metrach	uwagi
1	209	mag. centralny	za i wyładunek	200	-
2	209	mag. spirytusu	za i wyładunek	10	-
3	206	mag. oleju opałowego	rozładunek	30	-
4	204	mag. spirytusu	za i wyładunek	60	-
5	211	mag. estrów i oleju	za i wyładunek	80	
6	212	mag. estrów i oleju	za i wyładunek	80	

Rampy:

Nr	Przytorze Nr	Rodzaj rampy	Szerokość rampy w m	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
					w metrach	uwagi
1	209	boczna	10	za. i wył spirytusu oraz wyrobów gotowych	210	-
2	206	boczna	5	rozładunek oleju opałowego	7	-
3	204	boczna	1	nie eksploatowana	30	-

Place ładunkowe:

Nr	Przytorze Nr	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
			w metrach	uwagi
1	206	składowisko materiałów różnych	85	-
2	206	składowisko materiałów różnych	80	-

5. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Czynności ładunkowe na bocznicach wykonywane są na torach nr 203 – 209 oraz 211 i 212.
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 kategoricznie 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 wykoślenie;
 - 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 bocznicę 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 bocznicę składowane są towary niebezpieczne, których karty charakterystyki stanowią Załącznik nr 2 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, masowo zniszczenia lub szczególnie w przypadku klasy 7, masowo 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) ^{c1}	Luzem (kg) ^{d1}	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 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: **Metanol, klasa 3, grupa pakowania II, nalepki ostrzegawcze 3, 6.1, numer UN 1230, numer zagrożenia 336.**

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

Każda cysterna powinna być zaopatrzona w metalową tabliczkę, odporną na korozję, trwale przymocowaną do cysterny w miejscu łatwo dostępnym dla kontroli. Na tabliczce powinny być naniesione co najmniej poniższe dane przez wybite stemplem lub w inny podobny sposób. Dane te mogą być umieszczone bezpośrednio na ściankach samego zbiornika, jeżeli ścianki są tak wzmocnione, że wytrzymałość zbiornika nie będzie zmniejszona:

- numer zatwierdzenia typu;
 - nazwa lub znak producenta;
 - numer fabryczny;
 - rok produkcji;
 - ciśnienie próbne (ciśnienie manometryczne);
 - ciśnienie obliczeniowe zewnętrzne (patrz 6.8.2.1.7 RID);
 - pojemność zbiornika, a dla zbiorników wielokomorowych pojemność każdej komory i następujący po niej symbol „S”, jeżeli zbiornik lub komory o pojemności większej niż 7500 litrów podzielone są falochronami na przestrzenie o pojemności nie większej niż 7500 litrów.
 - temperatura obliczeniowa (tylko wtedy, gdy jest ona wyższa niż +50 °C lub niższa niż minus 20 °C) (18);
 - data i rodzaj ostatniego przeprowadzonego badania: „miesiąc, rok” i po nich literę „P” w przypadku badania odbiorczego lub okresowego zgodnie z RID 6.8.2.4.1 i 6.8.2.4.2, lub „miesiąc, rok” i po nich literę „L” w przypadku badania pośredniego zgodnie z RID 6.8.2.4.3;
 - stempel jednostki inspekcyjnej, która przeprowadziła badania;
 - materiał zbiornika wraz z normą materiałową, i jeżeli to możliwe, wykładziny ochronnej, jeżeli występuje;
- Ponadto, na cysternach napełnianych lub opróżnianych pod ciśnieniem, powinno być podane najwyższe maksymalne dopuszczalne ciśnienie robocze).

Czynności kontrolne przed przyjęciem i nadaniem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu:

1. Na obu bokach wagonu-cysterny lub na tablicy powinny być naniesione następujące dane:
 - znak posiadacza pojazdu lub nazwa operatora;
 - pojemność;
 - masa własna wagonu-cysterny;
 - granice obciążenia wynikające z charakterystyki wagonu oraz właściwości linii kolejowych;
 - dla materiałów podanych w RID 4.3.4.1.3, oficjalna nazwa przewozowa materiału dopuszczonego do przewozu;
 - kod cysterny zgodnie z ustaleniami w RID 4.3.4.1.1;
 - dla innych materiałów niż te, które są podane w RID 4.3.4.1.3, kody literowo-cyfrowe wszystkich stosowanych przepisów szczególnych TC i TE wskazanych w dziale 3.2 tabela A kolumna (13) dla materiałów przewidzianych do przewozu w cysternie; i
 - data (miesiąc, rok) następnego badania zgodnie z RID 6.8.2.4.2 i 6.8.2.4.3 lub z 6.8.4 przepisy szczególnie TT dla materiałów dopuszczonych do przewozu. Jeżeli następnego badania jest badaniem zgodnym z 6.8.2.4.3, to po tej dacie powinna zostać naniesiona litera „L”.
2. Następujące dane powinny być naniesione na kontenerze-cysternie (na samym zbiorniku lub na tablicy):
 - nazwa właściciela i operatora;
 - pojemność zbiornika;
 - masa własna;
 - maksymalna dopuszczalna masa brutto;
 - dla materiałów podanych w RID 4.3.4.1.3, oficjalna nazwa przewozowa materiału dopuszczonego do przewozu;
 - kod cysterny zgodnie z ustaleniami w 4.3.4.1.1; i
 - dla innych materiałów niż te, które są podane w RID 4.3.4.1.3, kody literowo-cyfrowe wszystkich stosowanych przepisów szczególnych TC i TE, wskazanych w RID dziale 3.2 tabela A kolumna (13) dla materiałów przewidzianych do przewozu w cysternie.
3. Należy również sprawdzić:
 - obecności zgodnych ze wzorem i właściwych dla załadowanego towaru, pomarańczowych tablic identyfikacyjnych na obu stronach wagonu/kontenera (dział 5.3 RID/Załącznik 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/Załącznik 2),
 - zabezpieczenia wszystkich króćców zaworów nalożowo-spuśtowych zaślepkami, w pozycji jednoznacznie zamkniętej,
 - plomb na dźwigniach zaworów nalożowo-spuśtowych w cysternach ładownych,
 - zabezpieczenia przed przesunięciem/przesłaniem tablic ruchomych (cysterny przeznaczone do przewozu różnych towarów niebezpiecznych),
 - stanu szczelności zbiornika i osprzętu (stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku, ufatniania lub wysypywania substancji),
 - oznakowania zbiornika pasem pomarańczowym lub przy wagonach 1520 mm, innej, odpowiedniej barwy, jeżeli jest to wymagane dla załadowanego towaru, kompletności linek uziemiających.

W odniesieniu do listu przewozowego

List przewozowy w komunikacji krajowej i międzynarodowej CIM powinien być wypełniony czytelnie i wyraźnie, zgodnie z postanowieniami działu 5.4 Regulaminu RID.

W liście przewozowym powinny być podane następujące dane:

1. W dokumencie przewozowym dla każdego nadawanego do przewozu materiału lub przedmiotu niebezpiecznego powinny być zawarte następujące informacje:
 - a) numer UN poprzedzony literami „UN”;
 - b) oficjalna nazwa przewozowa określona zgodnie z 3.1.2 RID i, jeżeli dotyczy (patrz 3.1.2.8.1RID), uzupełniona nazwą techniczną podaną w nawiasie (patrz 3.1.2.8.1.1RID);
 - c) - dla materiałów i przedmiotów klasy 1: kod klasyfikacyjny podany w dziale 3.2 tabela A kolumna (3b);
Jeżeli w dziale 3.2 tabela A kolumna (5) podano numery wzorów nalepek ostrzegawczych inne niż 1, 1.4, 1.5, 1.6, 1.8 lub 15, to te wzory powinny być podane w nawiasie po kodzie klasyfikacyjnym;
- dla materiałów promieniotwórczych klasy 7: numer klasy „7”;
- dla baterii litowych UN 3090, 3091, 3480 i 3481: numer klasy „9”;
- dla innych materiałów i przedmiotów: numery wzorów nalepek ostrzegawczych podane w dziale 3 tabela A kolumna (5) lub stosowane według przepisu szczególnego z kolumny (6), z wyjątkiem znaku manewrowania wzór nr 13. W przypadku, gdy podano więcej numerów wzorów nalepek ostrzegawczych, numery następujące po pierwszym numerze powinny być podane w nawiasie. Dla materiałów i przedmiotów, dla których w dziale 3.2 tabela A kolumna (5) nie podano numerów wzorów nalepek ostrzegawczych, podaje się zamiast tego klasę zgodnie z kolumną (3a);
 - d) grupa pakowania, w przypadku przyporządkowania do materiału, którą mogą poprzedzać litery „GP” (np. „GP II”) lub litery, które odpowiadają określeniu „grupa pakowania” w językach używanych zgodnie z 5.4.1.4.1RID;
 - e) ilość i opis sztuk przesyłek, jeżeli ma zastosowanie (patrz także art. 7 § 1 h) i i) CIM); kod UN opakowania może być użyty tylko do uzupełnienia opisu rodzaju sztuki przesyłki (np. jedna skrzynia (4G));
Uwaga: Podanie ilości, typu i pojemności każdego opakowania wewnętrznego wewnątrz opakowania zewnętrznego w opakowaniu kombinowanym nie jest wymagane.
 - f) ilość całkowita (wyrażona jako objętość względnie jako masa brutto lub netto) każdego Kiwan niebezpiecznego z różnym numerem UN, oficjalną nazwą przewozową lub grupą pakowania;

Rozmieszczenie oraz kolejność informacji podawanych w dokumencie przewozowym są dowolne, z wyjątkiem informacji wymaganych w a), b), c) i d), które powinny być podane w kolejności a), b), c), d), bez wstawionych dalszych informacji pomiędzy nimi, z wyjątkami przewidzianymi w przepisach RID.

Przykłady dopuszczonych opisów towarów niebezpiecznych:

„UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), I” lub

„UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), GP I”

Jeżeli wymagane jest oznakowanie według rozdziału 5.3.2.1 RID, to informacje w a), b), c), d) oraz f) powinny być podane według kolejności j), a), b), c), d), bez wstawionych dalszych informacji pomiędzy nimi, z wyjątkami przewidzianymi w przepisach RH).

Przykłady dopuszczonych opisów towarów niebezpiecznych z uwzględnieniem oznakowania wykazanego w 5.3.2.1 RID:

„663, UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), I” lub

„663, UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), GP I”

2. Pomimo użycia wielkich liter w RID dziale 3.1 i w dziale 3.2 tabela A do przedstawienia elementów, które powinny być częścią oficjalnej nazwy przewozowej, oraz pomimo użycia wielkich i małych liter w tym dziale do przedstawienia informacji wymaganych w dokumencie przewozowym, w celu zapisania informacji w dokumencie przewozowym użycie wielkich lub małych liter pozostawia się do wyboru.
3. Dla próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych zawierających pozostałości towarów niebezpiecznych innych klas niż klasy 7, przed lub za opisem towaru niebezpiecznego zgodnie z RID 5.4.1.1.1 i a) do d), powinny być wpisane wyrazy „PRÓŻNY NIEOCZYSZCZONY” lub „POZOSTAŁOŚCI OSTATNIEGO MATERIAŁU”. Ponadto nie ma zastosowania przepis RID 5.4.1.1.1 f).
4. Dla próżnych nieoczyszczonych opakowań zawierających pozostałości towarów niebezpiecznych innych niż klasy 7, włącznie z nieoczyszczonymi próżnymi naczyniami do gazów o objętości maksymalnie 1000 litrów, informacje zgodne z RID 5.4.1.1.1 a), b), c), d), e), 1) i j) zastępuje się odpowiednio wyrażeniem „PRÓŻNE OPAKOWANIE”, „PRÓŻNE NACZYNNIE”, „PRÓŻNY DPPL” lub „PRÓŻNE OPAKOWANIE DUŻE”, uzupełnionym przez informacje zgodne z RID 5.4.1.1.1 c) o ostatnio załadowanym ładunku.

Przykład: „PRÓŻNE OPAKOWANIE, 6.1 (3)”

Dodatkowo w przypadku:

a) jeżeli ostatnio załadowanym towarem niebezpiecznym był towar klasy 2, to informacja wymagana, przepisem RID 5.4.1.1.1 c) może być zastąpiona przez numer klasy „2”;

b) jeżeli ostatnio załadowanym towarem niebezpiecznym był towar klasy 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8 kk. 9, to informacja wymagana przepisem RID 5.4.1.1.1 c) może być zastąpiona przez wyrazy „Z POZOSTAŁOŚCIAMI ...” uzupełnione numerem(-ami) klasy i zagrożenia(-i) dodatkowego(-ych) odpowiadających tym różnym pozostałościom, w kolejności numeracji klas.

Przykład: Opakowanie próżne nieoczyszczone zawierające towary klasy 3 przewożone razem, z opakowaniami próżnymi nieoczyszczonymi zawierającymi materiały klasy 8 z zagrożeniem dodatkowym, klasy 6.1, mogą być opisane w dokumencie przewozowym jako:

„OPAKOWANIE PRÓŻNE Z POZOSTAŁOŚCIAMI 3, 6.1, 8”.

5. Dla próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych innych niż opakowania, zawierających pozostałości towarów niebezpiecznych innych klas niż klasy 7, jak również dla próżnych nieoczyszczonych naczyń do gazów o objętości większej niż 1000 litrów, informacje zgodne z 5.4.1.1.1 a) do d) i j) poprzedza się odpowiednio wyrażeniem „PRÓŻNY WAGON-CYSTERNA”, „PRÓŻNY POJAZD-BATERIA”, „PRÓŻNY POJAZD”, „PRÓŻNA CYSTERNA ODEJMOWALNA”, „PRÓŻNA CYSTERNA PRZENOŚNA”, „PRÓŻNE NADWOZIE WYMIENNE-CYSTERNA”, „PRÓŻNY KONTENER-CYSTERNA”, „PRÓŻNY KONTENER”, „PRÓŻNY MEGC”, albo „PRÓŻNE NACZYNNIE”, uzupełnionym następnie wyrażeniem „OSTATNI ŁADUNEK”. Ponadto nie ma zastosowania przepis RID 5.4.1.1.1 f).

Przykłady:

„PRÓŻNY WAGON-CYSTERNA, OSTATNI ŁADUNEK: 663, UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), I”

lub

„PRÓŻNY WAGON-CYSTERNA, OSTATNI ŁADUNEK: 663, UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), GP I”

6. Przepisy szczególnie dotyczące opakowań awaryjnych, włącznie z opakowaniami dużymi awaryjnymi i naczyń ciśnieniowych awaryjnych
Jeżeli towary niebezpieczne są przewożone w opakowaniach awaryjnych zgodnie z RID 4.1.1.19, w z opakowaniami dużymi awaryjnymi, opakowaniami o większych wymiarach lub opakowaniami o odpowiedniego typu i poziomie odporności, aby mogły być użyte jako opakowania awaryjne, to w dokumencie przewozowym po opisie tych towarów powinny być wpisane wyrazy „OPAKOWANIE AWARYJNE”.
Jeżeli towary niebezpieczne są przewożone w naczyniach ciśnieniowych awaryjnych zgodnie z RID 4.1.1.2 w dokumencie przewozowym po opisie tych towarów powinny być wpisane wyrazy „NACZYŃCIE CIŚNIENIOWE AWARYJNE”.
7. Przepisy szczególnie dotyczące próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych
8. Dla próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych zawierających pozostałości towarów niebezpiecznych innych klas niż klasy 7, przed lub za opisem towaru niebezpiecznego zgodnie z RID 5.4.1. 1.1 i a) do d), powinny być wpisane wyrazy „PRÓŻNY NIEOCZYSZCZONY” lub „POZOSTAŁO OSTATNIEGO MATERIAŁU”. Ponadto nie ma zastosowania przepis RID 5.4.1.1.1 f).

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-spuستowych 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 prostopadło do kierunku wiatru, lub pod wiatr.
- b. zawiadomienie powinno zawierać możliwie najwięcej informacji, minimalnie 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 dojazdu do miejsca zdarzenia,
 - nazwisko i numer telefonu.
- Brak informacji o niektórych danych nie powinien opóźniać 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/Załącznik 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 rozładunkowy przystosowany jest do rozładunku z wypływem grawitacyjnym - etanol spływa grawitacyjnie do rurociągu podłączanego do pomp rozładunkowych. 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 cysterny kolejowej następuje poprzez króćce przyłączeniowe umieszczone w gniaździe zlewnym cysterny, dalej poprzez wąż rozładunkowy do króćców, dalej rurociągiem do pompy, która przepompowuje medium do odpowiedniego zbiornika magazynowego. Pompowanie następuje na skutek swobodnego spływu medium do pompy. Teoretyczna wydajność rozładunku, ze względu na przepustowość przyłączy i węża rozładunkowego może wynieść maksymalnie 65 m³/h. Ze względu na właściwości palne i wybuchowe etanolu, na stanowisku zastosowano zabezpieczenie przed możliwością powstania iskry z wyładowania elektrostatycznego, w postaci uzziemienia cysterny. Dla zabezpieczenia przed wyciekiem 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

zlewnej, wyposażonej w odprowadzenie grawitacyjne 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 napelniana cysterna. Załadunek etanolu ze zbiorników magazynowych do cysterny kolejowej odbywa się z użyciem pompy tłoczącej o wydajności nie przekraczającej 60 m³/h i ciśnieniu maksymalnym 6,0 bar. Punkt załadunkowy korzysta z tych samych zabezpieczeń przed możliwością powstania zapłonu na skutek przeskoku iskry z wylądowań elektrostatycznych oraz wycieku medium w sytuacji awaryjnej, co punkt rozładowczy.

4) Tory do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi

Na bocznicy nie ma torów spełniających warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 sierpnia 2022 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 kolejją towarów niebezpiecznych

- 1) Pracownicy uczestniczący w procesie przewozu kolejją 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 odejmowanymi,
 - kontenerów-cystern,
 - MEGC,
 - cystern przonośnych,
 - 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,
- 2) Przepisy ust. 1) ważne są także dla nieczyszczonych, nieodgazowanych lub nieodkaszanych próżnych:
 - wagonów-cystern,
 - wagonów-baterii,
 - wagonów z cysternami odejmowanymi,
 - kontenerów-cystern,
 - cystern przonośnych,
 - MEGC,

jak również nieczyszczonych lub nieodkaszanych 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 gazów 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 nieodkazywane próżne wagony-cysterny, wagony z cysternami odejmowanymi, wagony-baterie, MEGC, kontenery-cysterny i cysterny przenośne oraz nieoczyszczone lub nieodkazywane 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 bocznicę 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 Adam Sułkowski – nr telefonu 604 491 446, e-mail: sulkowskiadam@majkoltrans.pl



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 z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz. 101 z późn. zm.).
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 z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz. 101 z późn. zm.) 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 z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz. 101 z późn. zm.);
 - 2) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. 2022 poz. 2574);
 - 3) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U. 2022 poz. 2680).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.
3. 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, z późniejszymi zmianami i wydanych na jej

ROZDZIAŁ III

PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

1. OKRĘGI NASTAWCZE

1. Bocznicą kolejową stanowi jeden okręg nastawczy. Okręg nastawczy stanowią wszystkie, tory na bocznicę.
2. Posterunków ruchu na i przy bocznicę kolejowej nie ma.

2. REJONY MANEWRÓWE

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 210 w garażu lub przed garażem zamknięte i zabezpieczone przed uruchomieniem przez nieupoważnione osoby.

3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1. Bocznicą posiada łączność telefoniczną ogólnoużytkową z dyżurnym ruchu PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce, nr telefonu 71 717 38 17, 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 radiolączność 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 Wrocław Swojczyce 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 powiadomiona 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 stacji Wrocław Swojczyce.

10. Otwarcie WK 201 i jazda lokomotywy przewoźnika kolejowego do punktu zdawczo-odbiorczego może nastąpić dopiero po zgłoszeniu przez ustawiacza bocznicy ustawiaczowi przewoźnika kolejowego, że lokomotywa posiadacza bocznicy stoi unieruchomiona na torze trakcyjnym nr 210 albo znajduje się na torach ładunkowych nr 204, 209, 211 lub 212.
11. Lokomotywa przewoźnika kolejowego przy podstawianiu i zabieraniu wagonów może dojeżdżać tylko do miejsca oznaczonego tablicą „Punkt zdawczo-odbiorczy”.
12. W ramach tej samej obsługi użytkownik bocznicy może dokonać jednocześnie odstawienia wagonów na bocznicy i zabrania wagonów z bocznicy.
13. Wagony pozostawione przez przewoźnika kolejowego na torach zdawczo-odbiorczych powinny znajdować się w granicach ukresów, być sprzęgnięte ze sobą na sprzęgi śrubowe i hamulcowe oraz zabezpieczone przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym. Niezależnie od tego wagony znajdujące się na torach zdawczo - odbiorczych muszą być zabezpieczone przed zbiegnięciem za pomocą płozów hamulcowych założonych pod ostatnie osie wagonów skrajnych. Za właściwe zabezpieczenie wagonów pozostawionych na torach zdawczo -odbiorczych odpowiedzialna jest drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego lub posiadacza bocznicy, która ostatnia wykonywała manewry na tych torach. Sprawdzenie, czy wagony pozostawione na torze zdawczym i odbiorczym są odpowiednio zabezpieczone przed zbiegnięciem należy do obowiązków ustawiacza użytkownika bocznicy.
14. Podczas zabierania wagonów z bocznicy, ustawiacz przewoźnika przed daniem sygnału na odjazd zobowiązany jest sprawdzić, czy zostało usunięte zabezpieczenie przed zbiegnięciem.
15. Przed rozpoczęciem każdego ruchu manewrowego z wagonami odstawionymi na postój i odpowiednio zabezpieczonymi przed zbiegnięciem drużyna manewrowa użytkownika bocznicy zobowiązana jest usunąć płozy hamulcowe spod kół i ułożyć je na stojakach, usytuowanych na międzytorzach oraz odhamować ręczne hamulce wagonów.
16. Dopuszcza się możliwość podstawiania wagonów na bocznicy i zabierania wagonów z bocznicy na stację PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce przez drużynę manewrową i lokomotywę użytkownika bocznicy. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy powinni być przeszkoleni z warunków miejscowych stacji PKP PLK S.A. Wrocław Swojczyce przez pracownika PKP PLK S.A., a pracownicy użytkownika bocznicy przejmują wszystkie obowiązki przewoźnika kolejowego wynikające z niniejszego regulaminu.
17. Droga przebiegu dla lokomotyw przewoźnika przy obsłudze torów zdawczo-odbiorczych ustawiana jest przez drużynę manewrową przewoźnika, po uzgodnieniu jazd manewrowych z ustawiaczem użytkownika bocznicy, z którym należy przed wjazdem na tory zdawczo – odbiorcze omówić wykonanie pracy manewrowej.
18. Wagony podstawione przez przewoźnika na tory zdawczo-odbiorcze powinny znajdować się w granicach ukresów, być sprzęgnięte ze sobą na sprzęgi śrubowe i sprzęgi hamulcowe oraz zabezpieczone przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie hamulcem ręcznym pierwszego i ostatniego wagonu oraz przez wyłożenie płozów hamulcowych pod ostatnie osie skrajnych wagonów. Za właściwe zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialna jest drużyna manewrowa, która ostatnia wykonywała manewry na torach zdawczo-odbiorczych. Sprawdzenie, czy wagony pozostawione na torach zdawczo-odbiorczych są odpowiednio zabezpieczone przed zbiegnięciem należy do obowiązków ustawiacza użytkownika bocznicy.
19. Jednorazowo na bocznicy można podstawić skład manewrowy o maksymalnej długości odpowiadającej długości użytkowej toru zdawczo – odbiorczego na który podstawiany jest ten skład manewrowy.
20. Największy dopuszczalny nacisk osi na szyny na torach bocznicowych wynosi 221Kn.
21. Po torach bocznicy mogą się poruszać wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących na sieci PKP S.A.
22. Ze względu na promień łuku na torach zdawczo – odbiorczych zabroniony jest wjazd lokomotyw przewoźnika na wózkach trzyosiowych.

ROZDZIAŁ VIII

TOWARY NIEBEZPIECZNE

1. Opis towarów niebezpiecznych

- 1) Na bocznicę 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 bocznicę składowane są towary niebezpieczne, których karty charakterystyki stanowią Załącznik nr 2 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) ^{c)}	Luzem (kg) ^{d)}	Sztuka przesyłki (kg)
1	1.1	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456, 0500, 0512 i 0513	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	0	a)	0
	1.6	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	a)	a)	0
2		gazy palne nietrujące (kody klasyfikacyjne zawierające tylko litery F lub FC)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), z wyjątkiem aerozoli	0	a)	0
3		materiały zapalne ciekłe grupy pakowania I i II	3000	a)	b)
		materiały wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1		materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
		materiały utleniające ciekłe grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1		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: **Metanol, klasa 3, grupa pakowania II, nalepki ostrzegawcze 3, 6.1, numer UN 1230, numer zagrożenia 336.**

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

Każda cysterna powinna być zaopatrzona w metalową tabliczkę, odporną na korozję, trwale przymocowaną do cysterny w miejscu łatwo dostępnym dla kontroli. Na tabliczce powinny być naniesione co najmniej poniższe dane przez wybijcie stemplem lub w inny podobny sposób. Dane te mogą być umieszczone bezpośrednio na ściankach samego zbiornika, jeżeli ścianki są tak wzmocnione, że wytrzymałość zbiornika nie będzie zmniejszona:

- numer zatwierdzenia typu;
 - nazwa lub znak producenta;
 - numer fabryczny;
 - rok produkcji;
 - ciśnienie próbne (ciśnienie manometryczne);
 - ciśnienie obliczeniowe zewnętrzne (patrz 6.8.2.1.7 RID);
 - pojemność zbiornika, a dla zbiorników wielokomorowych pojemność każdej komory
 - i następujący po niej symbol „S”, jeżeli zbiornik lub komory o pojemności większej niż 7500 litrów podzielone są falochronami na przestrzenie o pojemności nie większej niż 7500 litrów.
 - temperatura obliczeniowa (tylko wtedy, gdy jest ona wyższa niż +50 °C lub niższa niż minus 20 °C)16);
 - data i rodzaj ostatniego przeprowadzonego badania: „miesiąc, rok” i po nich literę „P” w przypadku badania odbiorczego lub okresowego zgodnie z RID 6.8.2.4.1 i 6.8.2.4.2, lub „miesiąc, rok” i po nich literę „L” w przypadku badania pośredniego zgodnie z RID 6.8.2.4.3;
 - stempel jednostki inspekcyjnej, która przeprowadziła badania;
 - materiał zbiornika wraz z normą materiałową, i jeżeli to możliwe, wykładziny ochronnej, jeżeli występuje;
- Ponadto, na cysternach napełnianych lub opróżnianych pod ciśnieniem, powinno być podane najwyższe maksymalne dopuszczalne ciśnienie robocze”).

Czynności kontrolne przed przyjęciem i nadaniem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu:

1. Na obu bokach wagonu-cysterny lub na tablicy powinny być naniesione następujące dane:
 - znak posiadacza pojazdu lub nazwa operatora;
 - pojemność;
 - masa własna wagonu-cysterny;
 - granice obciążenia wynikające z charakterystyki wagonu oraz właściwości linii kolejowych;
 - dla materiałów podanych w RID 4.3.4.1.3, oficjalna nazwa przewożonego materiału dopuszczonego do przewozu;
 - kod cysterny zgodnie z ustaleniami w RID 4.3.4.1.1;
 - dla innych materiałów niż te, które są podane w RID 4.3.4.1.3, kody literowo-cyfrowe wszystkich stosowanych przepisów szczególnych TC i TE wskazanych w dziale 3.2 tabela A kolumna (13) dla materiałów przewidzianych do przewozu w cysternie; i
 - data (miesiąc, rok) następnego badania zgodnie z RID 6.8.2.4.2 i 6.8.2.4.3 lub z 6.8.4 przepisy szczególne TT dla materiałów dopuszczonych do przewozu. Jeżeli następnym badaniem jest badaniem zgodnym z 6.8.2.4.3, to po tej dacie powinna zostać naniesiona litera „L”.
2. Następujące dane powinny być naniesione na kontenerze-cysternie (na samym zbiorniku lub na tablicy):
 - nazwa właściciela i operatora;
 - pojemność zbiornika;
 - masa własna;
 - maksymalna dopuszczalna masa brutto;
 - dla materiałów podanych w RID 4.3.4.1.3, oficjalna nazwa przewożonego materiału dopuszczonego do przewozu;
 - kod cysterny zgodnie z ustaleniami w 4.3.4.1.1;
 - dla innych materiałów niż te, które są podane w RID 4.3.4.1.3, kody literowo-cyfrowe wszystkich stosowanych przepisów szczególnych TC i TE, wskazanych w RID dziale 3.2 tabela A kolumna (13) dla materiałów przewidzianych do przewozu w cysternie.
3. Należy również sprawdzić:
 - obecności zgodnych ze wzorem i właściwych dla załadowanego towaru, pomarańczowych tablic identyfikacyjnych na obu stronach wagonu/kontenera (dział 5.3 RID/Załącznik 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/Załącznik 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),
 - oznakowania zbiornika pasem pomarańczowym lub przy wagonach 1520 mm, innej, odpowiedniej barwy, jeżeli jest to wymagane dla załadowanego towaru, kompletności linek uziemiających.

List przewozowy w komunikacji krajowej i międzynarodowej CIM powinien być wypełniony czytelnie i wyraźnie, zgodnie z postanowieniami działu 5.4 Regulaminu RID.

W liście przewozowym powinny być podane następujące dane.

1. W dokumencie przewozowym dla każdego nadawanego do przewozu materiału lub przedmiotu niebezpiecznego powinny być zawarte następujące informacje:
 - a) numer UN poprzedzony literami „UN”;
 - b) oficjalna nazwa przewozowa określona zgodnie z 3.1.2 RID i, jeżeli dotyczy (patrz 3.1.2.8.1 RID), uzupełniona nazwą techniczną podaną w nawiasie (patrz 3.1.2.8.1.1 RID);
 - c) - dla materiałów i przedmiotów klasy 1: kod klasyfikacyjny podany w dziale 3.2 tabela A kolumna (3b);
Jeżeli w dziale 3.2 tabela A kolumna (5) podano numery wzorów nalepek ostrzegawczych inne niż 1, 1.4, 1.5, 1.6, 13 lub 15, to te wzory powinny być podane w nawiasie po kodzie klasyfikacyjnym;
- dla materiałów promieniotwórczych klasy 7: numer klasy „7”;
- dla baterii litowych UN 3090, 3091, 3480 i 3481: numer klasy „9”;
- dla innych materiałów i przedmiotów: numery wzorów nalepek ostrzegawczych podane w dziale 3 tabela A kolumna (5) lub stosowane według przepisu szczególnego z kolumny (6), z wyjątkiem znaku manewrowania wzór nr 13. W przypadku, gdy podano więcej numerów wzorów nalepek ostrzegawczych, numery następujące po pierwszym numerze powinny być podane w nawiasie. Dla materiałów i przedmiotów, dla których w dziale 3.2 tabela A kolumna (5) nie podano numerów wzorów nalepek ostrzegawczych, podaje się zamiast tego klasę zgodnie z kolumną (3a);
 - d) grupa pakowania, w przypadku przyporządkowania do materiału, którą mogą poprzedzać litery „GP” (np. „GP II”) lub litery, które odpowiadają określeniu „grupa pakowania” w językach używanych zgodnie z 5.4.1.4.1 RID;
 - e) ilość i opis sztuk przesyłek, jeżeli ma zastosowanie (patrz także art. 7 § 1 h) i i) CIM): kod UN opakowania może być użyty tylko do uzupełnienia opisu rodzaju sztuki przesyłki (np. jedna skrzynia (4G));
Uwaga: Podanie ilości, typu i pojemności każdego opakowania wewnętrznego wewnątrz opakowania zewnętrznego w opakowaniu kombinowanym nie jest wymagane.
 - f) ilość całkowita (wyrażona jako objętość względnie jako masa brutto lub netto) każdego Kiwani niebezpiecznego z różnym numerem UN, oficjalną nazwą przewozową lub grupą pakowania;

Rozmieszczenie oraz kolejność informacji podawanych w dokumencie przewozowym są dowolne, z wyjątkiem informacji wymaganych w a), b), c) i d), które powinny być podane w kolejności a), b), c), d), bez wstawionych dalszych informacji pomiędzy nimi, z wyjątkami przewidzianymi w przepisach RID.

Przykłady dopuszczonych opisów towarów niebezpiecznych:

„UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), I” lub

„UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), GP I”

Jeżeli wymagane jest oznakowanie według rozdziału 5.3.2.1 RID, to informacje w a), b), c), d) oraz j) powinny być podane według kolejności j), a), b), c), d), bez wstawionych dalszych informacji pomiędzy nimi, z wyjątkami przewidzianymi w przepisach RID).

Przykłady dopuszczonych opisów towarów niebezpiecznych z uwzględnieniem oznakowania wykazanego w 5.3.2.1 RID:

„663, UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), I” lub

„663, UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), GP I”

2. Pomimo użycia wielkich liter w RID działu 3.1 i w dziale 3.2 tabela A do przedstawienia elementów, które powinny być częścią oficjalnej nazwy przewozowej, oraz pomimo użycia wielkich i małych liter w tym dziale do przedstawienia informacji wymaganych w dokumencie przewozowym, w celu zapisania informacji w dokumencie przewozowym użycie wielkich lub małych liter pozostawia się do wyboru.

3. Dla próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych zawierających pozostałości towarów niebezpiecznych innych klas niż klasy 7, przed lub za opisem towaru niebezpiecznego zgodnie z RID 5.4.1.1.1 i a) do d), powinny być wpisane wyrazy „PRÓŻNY NIEOCZYSZCZONY” lub „POZOSTAŁOŚCI OSTATNIEGO MATERIAŁU”. Ponadto nie ma zastosowania przepis RID 5.4.1.1.1 f).

4. Dla próżnych nieoczyszczonych opakowań zawierających pozostałości towarów niebezpiecznych innych niż klasy 7, włącznie z nieoczyszczonymi próżnymi naczyniami do gazów o objętości maksymalnie 1000 litrów, informacje zgodne z RID 5.4.1.1.1 a), b), c), d), e), f) i j) zastępuje się odpowiednio wyrażeniem „PRÓŻNE OPAKOWANIE”, „PRÓŻNE NACZYNIE”, „PRÓŻNY DPPL” lub „PRÓŻNE OPAKOWANIE DUŻE”, uzupełnionym przez informacje zgodne z RID 5.4.1.1.1 c) o ostatnio załadowanym ładunku.

Przykład: „PRÓŻNE OPAKOWANIE, 6.1 (3)”.

Dodatkowo w przypadku:

a) jeżeli ostatnio załadowanym towarem niebezpiecznym był towar klasy 2, to informacja wymagana, przepisem RID 5.4.1.1.1 c) może być zastąpiona przez numer klasy „2”;

b) jeżeli ostatnio załadowanym towarem niebezpiecznym był towar klasy 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8 kk. 9, to informacja wymagana przepisem RID 5.4.1.1.1 c) może być zastąpiona przez wyrazy „Z POZOSTAŁOŚCIAMI ...” uzupełnione numerem(-ami) klasy i zagrożenia(-r) dodatkowego(-ych) odpowiadających tym różnym pozostałościom, w kolejności numeracji klas.

Przykład: Opakowanie próżne nieoczyszczone zawierające towary klasy 3 przewożone razem, z opakowaniami próżnymi nieoczyszczonymi zawierającymi materiały klasy 8 z zagrożeniem dodatkowym, klasy 6.1, mogą być opisane w dokumencie przewozowym jako:

„OPAKOWANIE PRÓŻNE Z POZOSTAŁOŚCIAMI 3, 6.1, 8”.

5. Dla próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych innych niż opakowania, zawierających pozostałości towarów niebezpiecznych innych klas niż klasy 7, jak również dla próżnych nieoczyszczonych naczyń do gazów o objętości większej niż 1000 litrów, informacje zgodne z 5.4.1.1.1 a) do d) i j) poprzedza się odpowiednio wyrażeniem „PRÓŻNY WAGON-CYSTERNA”, „PRÓŻNY WAGON-BATERIA”, „PRÓŻNY WAGON”, „PRÓŻNY POJAZD-CYSTERNA”, „PRÓŻNY POJAZD-BATERIA”, „PRÓŻNY POJAZD”, „PRÓŻNA CYSTERNA ODEJMOWALNA”, „PRÓŻNA CYSTERNA PRZENOŚNA”, „PRÓŻNE NADWOZIE WYMIENNE-CYSTERNA”, „PRÓŻNY KONTENER-CYSTERNA”, „PRÓŻNY KONTENER”, „PRÓŻNY MEGC”, albo „PRÓŻNE NACZYNIE”, uzupełnionym następnie wyrażeniem „OSTATNI ŁADUNEK”. Ponadto nie ma zastosowania przepis RID 5.4.1.1.1 f).

Przykłady:

„PRÓŻNY WAGON-CYSTERNA, OSTATNI ŁADUNEK: 663, UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), I”

lub

„PRÓŻNY WAGON-CYSTERNA, OSTATNI ŁADUNEK: 663, UN 1098 ALKOHOL ALLILOWY, 6.1 (3), GP I”

6. Przepisy szczególne dotyczące opakowań awaryjnych, włącznie z opakowaniami dużymi awaryjnymi i naczyń ciśnieniowych awaryjnych
Jeżeli towary niebezpieczne są przewożone w opakowaniach awaryjnych zgodnie z RID 4.1.1.19, w z opakowaniami dużymi awaryjnymi, opakowaniami o większych wymiarach lub opakowaniami o odpowiedniego typu i poziomie odporności, aby mogły być użyte jako opakowania awaryjne, to w dokumencie przewozowym po opisie tych towarów powinny być wpisane wyrazy „**OPAKOWANIE AWARYJNE**”.
Jeżeli towary niebezpieczne są przewożone w naczyniach ciśnieniowych awaryjnych zgodnie z RID 4.1.1.2 w dokumencie przewozowym po opisie tych towarów powinny być wpisane wyrazy „**NACZYŃCIE CIŚNIENIOWE AWARYJNE**”.
7. Przepisy szczególne dotyczące próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych
8. Dla próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych zawierających pozostałości towarów niebezpiecznych innych klas niż klasy 7, przed lub za opisem towaru niebezpiecznego zgodnie z RID 5.4.1. 1.1 i a) do d), powinny być wpisane wyrazy „**PRÓŻNY NIEOCZYSZCZONY**” lub „**POZOSTAŁO OSTATNIEGO MATERIAŁU**”. Ponadto nie ma zastosowania przepis RID 5.4.1.1.1 f).

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, pokryw, dźwignie zaworów nalewowo-spuustowych cystern są zamknięte, z wagonów nie ullańia się, nie wycieka lub nie wysypuje się towar niebezpieczny.
- c. Prędkość jazd 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, ullańianie 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 prostopadła 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, ullańianie, 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 opóźniać 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; oczekiwanie 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/Załącz. 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 rozładunkowy przystosowany jest do rozładunku z wypływem grawitacyjnym - etanol sływa grawitacyjnie do rurociągu podłączonego do pomp rozładunkowych. Rurociągi z przyłączami kolnierzowymi umieszczone są na poziomie gruntu. Do kolnierzy stałych przyłączone są z pośrednictwem zaworów kulowych odcinających węży rozładunkowe DN 80, ze złączami awaryjnego rozłączenia. Rozładunek etanolu z cysterny kolejowej następuje poprzez króćce przyłączeniowe umieszczone w gnieździe zlewnym cysterny, dalej poprzez wąż rozładunkowy 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 rozładunkowego może wynieść maksymalnie 65 m³/h. Ze względu na własności palno i wybuchowe etanolu, na stanowisku zastosowano zabezpieczenie przed możliwością powstania zapłonu na skutek przeskoku iskry z wyladowania elektrostatycznego, w postaci uziemienia cysterny. Dla zabezpieczania przed wyciekiem medium w sytuacji awaryjnej (niekontrolowane lub awaryjne przemieszczanie cysterny), zastosowano na węzłach złącza awaryjnego rozłączania 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

zlewnej, wyposażonej w odprowadzenie grawitacyjne 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 m³/h i ciśnieniu maksymalnym 6,0 bar. Punkt załadunkowy korzysta z tych samych zabezpieczeń przed możliwością powstania zapłonu na skutek przeskoiku iskry z wyładowań elektrostatycznych oraz wycieku medium w sytuacji awaryjnej, co punkt rozładunkowy.

4) Tory do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi

Na bocznicie nie ma torów spełniających warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2022 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 odejmowanymi,
 - kontenerów-cystern,
 - MEGC,
 - cystern przenośnych,
 - wagonów dla przewozu luzem,
 - kontenerów małych lub kontenerów wielkich dla przewozu luzem,
 - wagonu lub kontenera przewożącego zapakowane materiały promieniotwórczo 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 odejmowanymi,
 - 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 ±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 umieszczano 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 odcinającymi, 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 bocznicę 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 Adam Sulkowski – nr telefonu 604 491 446, e-mail: sulkowskiadam@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, odchwaszczanie torów bocznicowych 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, złączy), 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. Odbывают 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 stacji Wrocław Swojczyce,
12. Utrzymanie oświetlenia zewnętrznego na torach bocznicowych 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 Wrocław Swojczyce 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 wykończyci Wk201, i zamknięcia (zamka trzpieniowego) zwrotnicy 201, należy do Spółki PKP PLK S.A. wyznaczonego pracownika Sekcji Eksploatacji Wrocław Swojczyce.
16. Utrzymanie toru dojazdowego do zespołu bocznicy na odcinku od rozjazdu odgałęziającego nr 17 na terenie PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce do rozjazdu odgałęziającego na bocznicy nr 201 należy do właściciela bocznicy.

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 z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz. 101 z późn. zm.).
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 z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz. 101 z późn. zm.) 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 z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz. 101 z późn. zm.);
 - 2) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. 2022 poz. 2574);
 - 3) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U. 2022 poz. 2680).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.
3. 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, z późniejszymi zmianami 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 MANEWRÓWEJ

1. Zadanie organizowania, sprawowania nadzoru nad pracą transportu kolejowego, manewrów, czynności ładunkowych, spedycji, stanu technicznego infrastruktury kolejowej na bocznicy ZPEIB Wrocław, należy do nadzorującego bocznice 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.

– OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM

I. Kierownik transportu na bocznicy

Kierownik transportu na bocznicy podlega bezpośrednio Dyrektorowi ds. eksploatacyjnych. Kierownik transportu na bocznicy odpowiedzialny jest za:

1. Nadzór nad pracą podległych mu pracowników na bocznicy.
2. Zawiadamianie Dyrektora ds. eksploatacyjnych o sytuacji w zakresie eksploatacyjnym na terenie bocznicy jak również o wszystkich stwierdzonych nieprawidłowościach.
3. Udział w komisjach na temat bocznicy i przygotowanie na polecenie zwierzchników w imieniu Spółki stosownej dokumentacji.
4. Zaznajamianie zatrudnionych pracowników na bocznicach z zakresem ich obowiązków na wyznaczonych stanowiskach pracy, dokonywanie szkoleń praktycznych i stanowiskowych.
5. Podejmowanie niezbędnych działań w celu usunięcia nieprawidłowości w pracy stwierdzonych na bocznicy.
6. Współpraca z Zakładem Produkcji Etanolu i Biopaliw w zakresie terminowości realizacji wykonywania załadunków i innych spraw związanych umową.
7. W przypadku braku ekspedytora, przejmuje jego obowiązki.
8. Terminowe sporządzenia miesięcznych harmonogramów pracy i ich właściwa realizacja.
9. Szkolenie wstępne i stanowiskowe BHP dla podległych pracowników 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 powierzzonego mienia obsługiwanych przez pracowników bocznicy,
- porządku na podległych bocznicach,
- ochrony mienia kolejowego i powierzzonego Spółce do przewozu,
- ochrony BHP, przeciwpożarowej i ekologicznej wynikającej z przepisów wewnętrznych MAJKOL-TRANS oraz Zakładu Produkcji Etanolu i Biopaliw,

- terminowego i rzetelnego prowadzenia dokumentacji i sprawozdawczości z powierzonego zakresu,
 - wykonywanie bieżącej kontroli w zakresie dyscypliny pracy na podległej bocznicy.
- Kierownik transportu odpowiedzialny jest za:
- jakość pracy pracowników na podległych bocznicach,
 - realizację zadań nałożonych przez zwierzchników,
 - gospodarkę paliwami na bocznicach,
 - wydawane polecenia i decyzje na bocznicach

Kierownik transportu posiada uprawnienie:

Wnioskowanie do Dyrektora ds. eksploatacyjnych w sprawie:

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

Kierownikowi transportu na bocznicach, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, dyrektor ds. eksploatacyjnych MAJKOLTRANS może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych

II. Ekspedytor bocznic:

Ekspedytor podlega bezpośrednio kierownikowi transportu na bocznicach.

Do obowiązków ekspedytora należy:

1. Organizowanie pracy w sposób zapewniający ciągłość prac załadunkowych,
2. Organizowanie pracy Spedycji Kolejowej w taki sposób, aby nie spowodować zbędnego postoju wagonów,
3. Zamawianie wagonów przewoźników zgodnie z Prawem Przewozowym, pod załadunki wyrobów z węgla mineralnej.
4. Sporządzenie dokumentów przewozowych na podstawie dostarczonych dokumentów WZ z magazynu Zakładu Produkcji Etanolu i Biopaliw zgodnie z Prawem Przewozowym i regulaminem przewoźnika.
5. Dostarczanie dokumentów przewozowych do przewoźnika,
6. Zdawanie wagonów przewoźnikowi na podstawie ustalonego regulaminem przewoźnika dokumentów,
7. Utrzymać stały kontakt ze stacją Wrocław Swojczyce w celu uzyskania informacji o nadchodzących wagonach pod adres bocznic.
8. Informować osoby odpowiedzialne za rozładunek wagonów celem dotrzymania ustalonego przez przewoźnika terminu rozładunku.
9. Sporządzenie z udziałem przedstawiciela przewoźnika protokołu różnic wagi zgodnie z Prawem Przewozowym w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podczas przekazywania przesyłki wagonowej.
10. Przekazywanie listów przewozowych do komórki wskazanej przez Zakład Produkcji Etanolu i Biopaliw
11. Rejestrowanie i zgłaszanie przełożonemu postoje wagonów, wynikające z tego koszty.
12. Terminowe przekazywanie wagonów przewoźnikom,
13. Prowadzenie dokumentacji związanej z pracami ładunkowymi na bocznicach
14. Informować dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Wrocław Swojczyce o wszelkich sytuacjach uniemożliwiających podstawienie lub zabranie wagonów.
15. Kontrolowanie prawidłowego naliczania opłat przez PKP i podpisywanie faktur Vat.
16. Przestrzegać obowiązujące przepisy BHP i p.poż.
17. Przestrzegać zasad i postanowień Regulaminu zakładowego głównie dyscypliny pracy.
18. Dbać o dobry stan posiadanego sprzętu i urządzeń.
19. Zgłaszać kierownikowi transportu na bocznicach zauważone nieprawidłowości i uchybienia.
20. Powiadomić natychmiast o każdym wypadku mającym miejsce na terenie bocznic.
21. Ekspedytorowi na bocznicach, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicach może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych

III. Kierujący pracą manewrową na bocznicach ustawiacz:

1. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
2. 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.
3. 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).
4. 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.
5. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego 1 wagon.
6. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej. Zabrania się do wykonywania pracy manewrowej używać więcej jak jedną lokomotywę.
7. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
 - a. zgłosić swoją obecność kierownikowi transportu na bocznicy,
 - b. przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią,
 - c. zapoznać się z poleceniami kierownika transportu na bocznicy i operatywnym planem pracy manewrowej,
 - d. sprawdzić skład drużyny lokomotywowej, przepisowe ubranie, wyposażenie w przybory sygnałowe, stan psychofizyczny maszynisty, prowadzącego pojazd szynowy w obrębie bocznicy,
 - e. sprawdzić sygnalizowanie, wyposażenie lokomotywy oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanej przy manewrach,
 - f. zapoznać się ze stanem torów w swoim rejonie manewrowym odnośnie ich zajętości, ewentualnie zamknięcia, zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, usytuowanie taboru w granicach ukresów,
 - g. ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, z ładunkiem niebezpiecznym, przesuniętym, wykołonych, uszkodzonych), przetrzymanych, z pilnym ładunkiem; na dużych stacjach sprawdzanie rejonu manewrowego kierownik manewrów może powierzyć imiennie manewrowym,
 - h. sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, stan wyrzutni płozowych, oświetlenia i łączności,
 - i. bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim maszynistę (kierowcę lokomotywki spalinowej).
8. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków ustawiacza należy:
 - a. kierowanie pracą manewrową,
 - b. obsługa punktów ładunkowych na bocznicy oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów od i dla przewoźnika oraz na i z poszczególnych punktów ładunkowych
 - c. obsługa zwrotnic podczas przygotowania dróg przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicy,
 - d. sprzęganie i sprzęganie taboru,
 - e. zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem,
 - f. powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - g. hamowanie taboru manewrującego,
 - h. 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;
 - i. pracę manewrową można wznowić na polecenie kierownika transportu na bocznicy
 - j. prowadzenie raportu z wykonanej pracy manewrowej.
- ustawiaczowi na bocznicy, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.
9. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
10. Podczas pracy w warunkach zimowych, do obowiązków ustawiacza należy:
 - a. posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - b. oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,

- c. do obsługi torów zdawczo - odbiorczych i punktów ładunkowych bocznicy należy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu.
 - d. przed odbyciem jazdy przez przejazd należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
11. Zakres oględzin rozjazdów dokonywanych przez ustawiacza, określony jest w Instrukcji MKT - 2 i obejmuje wzrokowe sprawdzenie:
- a. ogólnego stanu rozjazdu pod względem utrzymania go w czystości, szczególnie żłobków oraz przestrzeni między iglicą i opornicą,
 - b. stanu przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
 - c. stanu właściwego działania zamknięć nastawczych,
 - d. stanu zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
 - e. stanu dokręcenia śrub i wkrętów,
 - f. stanu nasmarowania zwrotnic,
 - g. Wynik oględzin rozjazdów należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2).
12. Zakres prac konserwacyjnych w rozjazdach wykonywanych przez ustawiacza obejmuje: :
- a. czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami poduszek ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć nastawczych,
 - b. czyszczenie żłobków w krzyżownicach,
 - c. dokręcanie śrub i wkrętów.
 - d. 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.
 - e. O wszelkich stwierdzonych usterkach ustawiacz powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika transportu na bocznicy.
13. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) kierownikowi transportu na bocznicy oraz przejmującemu pracę ustawiaczowi.
14. Ustawiacz ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
15. 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.
16. Do obowiązków ustawiacza należy także czyszczenie i uszczelnianie wagonów przystosowanych do wchodzenia na podłogi wagonów. Zabrania się wchodzenia do wagonów bez drzwi w ścianie bocznej.
17. O przerwie w pracy manewrowej mającej trwać powyżej 30 minut, ustawiacz powinien powiadomić o tym maszynistę (kierowcę lokomotywy) lokomotywy.
18. Ustawiaczowi, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.
19. Ustawiacz powinien spełniać warunki określone w Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans sp. z o.o. MKT-11.

IV. Maszynista lokomotywy - prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy:

1. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) podlega bezpośrednio ustawiaczowi.
2. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) wykonujący manewry powinien obserwować:
 - a. sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - b. prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykołnic, itp.,
 - c. czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe w skrajni, itp.),
 - d. 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.
3. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien znać polecenia manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej Instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
4. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami.

5. Podczas manewrowania maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien znajdować się na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być przez niego dozorowany.
6. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) może na polecenie ustawiacza sam układać drogę przebiegu dla jazdy lokomotywy luzem lub z jednym wagonem, oraz sprzęgać i rozprzęgać lokomotywę z taborem.
7. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) 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 (prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) musi wyrazić zgodę ustawiacz.
8. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
9. Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy kolejowo-drogowe, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien podawać sygnał "Baczność". Sygnał ten powinien być podany na długości drogi hamowania w zależności od prędkości jadącego pojazdu trakcyjnego, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 20 km/h.
10. Maszyniście (prowadzącemu pojazdy szynowe w obrębie bocznicy), przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.
11. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) na polecenie ustawiacza uczestniczy w procesie czyszczenia i uszczelniania wagonów przystosowanych do wchodzenia na podłogi wagonów. Zabrania się wchodzenia do wagonów bez drzwi w ścianie bocznej.
12. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) a, powinien spełniać warunki określone w Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans Sp. z o.o. MKT-11.

V. Rewident taboru

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. Wyłącznie 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 taboru we własnym zakresie nie może ich usunąć powinien o tym fakcie zgłosić kierownikowi transportu na bocznicy.

Kontrola wagonów cystern pod względem technicznym wg poniższego zestawienia:

L.p	Czynności	Częstotliwość
1	2	3
I	Dotyczy wszystkich cystern	
1.	Wymiana uszczelek:	
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 wyłączanego 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)

1	2	3
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 pogiętych pałaków ochronnych trójkątów hamulcowych	kontrola przy każdym powrocie cysterny
5.	Odnawianie znaków	kontrola przy każdym powrocie cysterny
6.	Tablice kodowe RID • uzupełnianie • zmiana • wymiana nieczytelnych	kontrola przy każdym powrocie cysterny
7.	Smarowanie części ruchomych hamulce, trzonu, i tarczy zderzaka, gwintów sprzęgów śrubowych, motylków włazu oraz innych podczas sprawdzania wagonu (wyszczególnione w WT3-Cz.2)	raz w miesiącu lub przy każdorazowej naprawie bieżącej
8.	Uzupełnianie oleju w smarownikach	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.	Wzmoczona 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 • sprawdzanie stanu technicznego kurków parowych (1/2" oraz P4a30)	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 pozostałościach 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 strzemiączkowych, 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 ładunków samojezdnych, nie wychylając się poza skrajnię taboru.

2. PRACA MANEWRÓWA 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 bacznie 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 nie zagraża bezpieczeństwu wykonywanych jazd manewrowych oraz osób biorących udział w manewrach, a występujące zaśnieżenie i oblodzenia nie spowodują wykołowania taboru.
- 9. Odśnieżanie i usuwanie oblodzeń na torach bocznicowych należy do obowiązku użytkownika boczniccy. Odśnieżenie punktów zdawczo -odbiorczych oraz ładunkowych jest warunkiem wstępnym dla umożliwienia eksploatacji boczniccy w ciężkich warunkach zimowych.
- 10. Bieżące odśnieżanie boczniccy, pozwalające na jej ciągłą eksploatację, należy do obowiązków wyznaczonych przez kierownika transportu na boczniccy pracowników.
- 11. Kolejność pracy i sposób wykonywania czynności przy odśnieżaniu torów boczniccy ustala kierownik transportu na boczniccy.
- 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 we Wrocławiu,
 - a) Sekcja Eksploatacji Wrocław Główny, Naczelnik Sekcji, tel. 600 084 664,
 - 2) po stronie boczniccy kolejowej ZPEiB Wrocław:
 - a) Kierownik transportu na boczniccy, tel. 605 892 003
- 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 Wrocław tel. 71 717 43 21, kom. 784 087 520
 - Naczelnik Sekcji Eksploatacji Wrocław Główny kom. 600 084 664
 - 2) po stronie boczniccy kolejowej ZPEiB Wrocław:
 - a) Kierownik Magazynu tel. 782 822 235.
 - b) Kierownik transportu na boczniccy tel. 605 892 003
 - 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 bocznic 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 Wrocław Główny, tel. 600 084 664
 - 2) ze strony bocznic kolejowej ZPEiB Wrocław:
 - a) Kierownik Magazynu tel. 782 822 235
 - b) Kierownik transportu na bocznic tel. 605 892 003
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 bocznic jak również przewoźnika obsługującego bocznicę, 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 bocznic czy nie, jest obowiązany osobiście i niezwłocznie zgłosić ten fakt nadzorującemu bocznicę, tj. Kierownikowi transportu na bocznicę 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 ustawić, lub maszynista zgłasza zdarzenie nadzorującemu bocznicę kolejową kierownikowi transportu na bocznicę.
3. Kierujący manewrami, aby zapobiec ewentualnym większym skutkom zaistniałego zdarzenia, powinien wstrzymać ruch kolejowy na bocznicę.
4. Kierujący manewrami o zdarzeniu powodującym brak możliwości obsługi bocznicę powinien powiadomić dyżurnego ruchu stacji Wrocław Swójczyce.
5. 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 bocznice, 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 najeździe pojazdu kolejowego na człowieka oraz zawiadomić o wypadku najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności.
3. Nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, po uzyskaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzeniu na bocznicy jest zobowiązany do niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie właściciela bocznicy.

- ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznice Kierownik transportu na bocznicy lub inny pracownik z nadzoru bocznicy zgłasza zdarzenie Kierownictwu firmy MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Nadzorujący bocznice zgłasza zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
3. Nadzorujący bocznice obowiązany jest powiadomić o zdarzeniu:
 - 1) członków komisji ze strony użytkownika bocznicy,
 - 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, w zakładce BEZPIECZENSTWO→ZGŁOŚ WYPADEK/ZDARZENIE KOLEJOWE.
6. Szczegółowe zasady postępowania w przypadku zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w transporcie kolejowym określone są w obowiązującej na bocznicy 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 bocznice kierownik transportu na bocznicy 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 bocznicy 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 bocznice 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 bocznice 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 i Biopaliw we Wrocławiu ul. Monopolowa 4.
 - b) Numery ważniejszych telefonów:

▪ Alarmowy	-	112,
▪ Regionalny specjalista ds. BHP	-	535 292 906,
▪ Kierownik magazynu spirytusu	-	782 822 235,
▪ 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. Joannitów 13 50 – 525 Wrocław	tel. (71) 717-43-00 fax (71) 717-43-10 iz.wroclaw@plk-sa.pl	
2	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekcja Eksploatacji Wrocław Gł ul. Hubska 1 50 – 503 Wrocław	tel. (71) 717 54 64	

b) PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ

Lp.	Nazwa Przewoźnika	Nr telefonu	Uwagi
1	2	3	4
1	PKP CARGO S.A. DOLNOŚLĄSKI ZAKŁAD SPÓŁKI	tel. (71) 717 78 09 fax. (71) 717 58 06 sekretariat.dolnoslaski@pkp-cargo.eu	
2	MAJKOLTRANS Sp. z o.o.	tel. (71) 717 45 33 fax. (71) 717 45 34 majkoltrans@majkoltrans.pl	
3	LOTOS Kolej	tel. 506 002 076	
4	STK S.A.	tel. (71) 783 45 56	
5	CTL Logistics Sp. z o.o.	tel. 663 292 219	

2. TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYN 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 we Wrocławiu.
Egzemplarz nr 6	- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu,
Egzemplarz nr 7	- Zakład Produkcji Etanolu i Biopaliw we Wrocławiu,
Egzemplarz nr 8	- Urząd Transportu Kolejowego do wniosku przedłużenie Świadectwa Bezpieczeństwa

2. SPOSÓB UDOSTĘPNIANIA REGULAMIN 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 w zakładce www.majkoltrans.pl/dokumenty/bocznicze/wroclaw/RPB-ZPEIB-Wroclaw.pdf 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.
4. 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.
5. 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 MAJKOLTRANS 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 we Wrocławiu.
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 bocznicę.

ROZDZIAŁ XIV

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

Numer zmiany	Zakres zmiany	Obowiązuje od dnia	Podpis wprowadzającego zmianę
1.	2	3	4
1	1. Rozdz. III ust. 2 na str. 13 zmieniono numerację toru z 853a na 210, 2. Rozdz. VI ust. 1 punkt 13 i 18 na str. 24 uzupełniono zapis o pozostaniu wagonów na torach w granicach ukresu, 3. Rozdz. VIII na str. 33 i 34 uzupełniono punkt 2 postępowanie z towarami niebezpiecznymi w odniesieniu do wagonów cystern i kontenerów cystern i listu przewozowego oraz na str. 37 w punkcie 5 uaktualniono dane doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, 4. Rozdz. X punkt 1 i 2 na str. 40 uaktualniono akty prawne, 5. Na planie schematycznym naniesiono zapis dotyczący numeru załącznika do regulaminu.	2023-07-07	MAJKOLTRANS Sp. z o.o. z upoważnienia Zarządu Eugeniusz Buda p.o. dyrektora d.s. technicznych
2	Rozdział I punkt 1.2.1 wykreślenie sformułowania „w km 17,874” dotyczącego miejsca odgałęzienia bocznic	2023-07-21	MAJKOLTRANS Sp. z o.o. z upoważnienia Zarządu Eugeniusz Buda p.o. dyrektora d.s. technicznych

ROZDZIAŁ XV

ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

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

ZAŁĄCZNIK 1

WZÓR WYKAZU OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU

[illegible]

KARTY CHARAKTERYSTYKI TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

ZAŁĄCZNIK NR 3

PLAN SCEMATYCZNY BOCZNICY,

	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEW CZY EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 1 z 12

SEKCJA 1. IDENTYFIKACJA SUBSTANCJI/MIESZANINY I IDENTYFIKACJA PRZEDSIĘBIORSTWA

1.1. Identyfikator produktu

Nazwa handlowa: **OLEJ NAPĘDOWY GRZEW CZY EKOTERM**

Nazwa: nie dotyczy

Synonimy: nie dotyczy

Nr CAS: nie dotyczy

Nr WE: nie dotyczy

Nr indeksowy: nie dotyczy

Nr rejestracji: Nie dotyczy - mieszanina

1.2. Istotne zidentyfikowane zastosowania substancji lub mieszaniny oraz zastosowania odradzane

Olej napędowy grzewczy jako paliwo do kotłów c.o. kotłów parowych, pieców przemysłowych i technologicznych.

1.3. Dane dotyczące dostawcy karty charakterystyki

Producent: **Orlen Południe S.A.**

Adres: 32-540 Trzebinia, ul. Fabryczna 22

Telefon/Faks: +48 24 201 00 00 / +48 24 367 74 14

E-Mail: reach.poludnie@orlen.pl – Biuro Technologii i Rozwoju

1.4. Numer telefonu alarmowego:

Państwowa Straż Pożarna: 998 lub 112 (z telefonu komórkowego)

Pogotowie Ratunkowe: 999 lub 112 (z telefonu komórkowego)

SEKCJA 2. IDENTYFIKACJA ZAGROŻEŃ

2.1. Klasyfikacja substancji lub mieszaniny

Klasyfikacja	zgodna z rozporządzeniem (WE) nr 1272/2008 (CLP)+ doklasyfikowanie:
Zagrożenia	
wynikające z właściwości fizykochemicznych:	Palność: Flam. Liq. 3 (H226 Łatwopalna ciecz i pary).
dla człowieka:	Toksyczność ostra – wdychanie: Acute Tox. 4 (H332 Działa szkodliwie w następstwie wdychania). Działanie żrące/drażniące na skórę: Skin Irrit. 2 (H315 Działa drażniąco na skórę). Zagrożenie spowodowane aspiracją: Asp. Tox. 1 (H304 Połknięcie i dostanie się przez drogi oddechowe może grozić śmiercią). Rakotwórczość: Carc. 2 (H351 Podejrzewa się, że powoduje raka). Działanie toksyczne na narządy docelowe – powtarzane narażenie STOT wielokr. naraż.: STOT RE 2 (H373 Może spowodować uszkodzenie narządów w następstwie długotrwałego lub powtarzanego narażenia). Narażone organy: krew, graslica, wątroba.
dla środowiska:	Stwarzające zagrożenie dla środowiska wodnego: Aquatic Chronic 2 (H411 Działa toksycznie na organizmy wodne, powodując długotrwałe skutki).

2.2. Elementy oznakowania



Piktogram: GHS02

GHS07

GHS08

GHS09

Hasło ostrzegawcze: **Niebezpieczeństwo**

Zwroty wskazujące rodzaj zagrożenia:

H226 Łatwopalna ciecz i pary

H304 Połknięcie i dostanie się przez drogi oddechowe może grozić śmiercią.

	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEWCZY EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 2 z 12

H315 Działa drażniąco na skórę.

H332 Działa szkodliwie w następstwie wdychania.

H351 Podejrzewa się, że powoduje raka.

H373 Może spowodować uszkodzenie narządów w następstwie długotrwałego lub powtarzanego narażenia

H411 Działa toksycznie na organizmy wodne, powodując długotrwałe skutki.

Zwroty wskazujące środki ostrożności:

P210 Przechowywać z dala od źródeł ciepła, gorących powierzchni, iskrzenia, otwartego ognia i innych źródeł zapłonu. Palenie wzbronione.

P261 Unikać wdychania mgły/par/rozpylonej cieczy.

P280 Stosować rękawice ochronne/odzież ochronną.

P301+P310 W PRZYPADKU POŁKNIECIA: Natychmiast skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ lub z lekarzem.

P331 NIE wywoływać wymiotów.

P332+P313 W przypadku wystąpienia podrażnienia skóry: Zasłęgnąć porady/zgłosić się pod opiekę lekarza.

P501 Zawartość/pojemnik usuwać do firm posiadających odpowiednie uprawnienia.

2.3. Inne zagrożenia

Pary oleju napędowego mogą tworzyć z powietrzem mieszaniny wybuchowe. Pary są cięższe od powietrza, rozprzestrzeniają się przy powierzchni ziemi, gromadzą się w dolnych partiach pomieszczeń.

Zamknięte opakowania narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą wybuchnąć w wyniku wzrostu ciśnienia wewnątrz nich.

Nie spełnia kryteriów PBT lub vPvB zgodnie z załącznikiem XIII rozporządzenia REACH.

Palna ciecz.

SEKCJA 3. SKŁAD/INFORMACJA O SKŁADNIKACH

	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEWCZY EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 3 z 12

3.1. Substancja

Nie dotyczy – produkt jest mieszaniną

3.2. Mieszaniny

Mieszanina składnika głównego oraz dodatków poprawiających spalanie i jakość spalin, dodatek smarnośćclowy oraz biocyd.

Identyfikacja głównego składnika:

Złożona mieszanina węglowodorów otrzymywana w wyniku destylacji ropy naftowej. Składa się z węglowodorów o liczbie atomów węgla głównie w zakresie od C9 do C20 wrzających w zakresie temperatur od ok. 163oC do 357oC.

Nazwa WE **Olej napędowy; paliwa do silników Diesla; Olej gazowy - niespecyfikowany**

Numer WE 269-822-7

Numer CAS 68334-30-5

Nr indeksowy 649-224-00-6

Numer rejestracji **01-2119484664-27-0117**

Wzór sumaryczny nie dotyczy – substancja UVCB

Masa cząsteczkowa nie dotyczy – substancja UVCB

Klasyfikacja CLP:

H226 Łatwopalna ciecz i pary

H315 Działa drażniąco na skórę

H304 Połknięcie i dostanie się przez drogi oddechowe może grozić śmiercią

H351 Podejrzewa się, że powoduje raka

H373 Może spowodować uszkodzenie narządów w następstwie długotrwałego lub powtarzanego narażenia).
Narażone organy: krew, grasica, wątroba

H411 Działa toksycznie na organizmy wodne, powodując długotrwałe skutki

SEKCJA 4. ŚRODKI PIERWSZEJ POMOCY

4.1. Opis środków pierwszej pomocy

Zalecenia ogólne:

Zadbać o własne bezpieczeństwo – stosować sprzęt izolujący drogi oddechowe, odzież ochronną i ochrony oczu, odpowiednio do sytuacji. Nie pozostawiać poszkodowanego bez opieki. Nie prowokować wymiotów i nie podawać niczego doustnie osobie nieprzytomnej. Zdjąć zanieczyszczoną odzież i buty.

Wdychanie:

Poszkodowanego natychmiast usunąć ze skażonego środowiska na świeże powietrze, zapewnić spokój i ciepło. Kontrolować i utrzymywać drożność dróg oddechowych. Przytomnego ułożyć w pozycji półsiedzącej; nieprzytomnego ułożyć w pozycji bocznej ustalonej. W przypadku zaburzeń oddychania, jeśli to możliwe, podawać tlen. W przypadku braku oddechu zastosować sztuczne oddychanie (nie stosować metody usta-usta). W przypadku zatrzymania akcji serca, wykonać reanimację oddechowo-kръżeniową (przez przeszkoloną osobę). Natychmiast zapewnić pomoc lekarską

Kontakt ze skórą:

Zdjąć zanieczyszczoną odzież i buty. Zanieczyszczoną skórę umyć wodą z mydłem, a następnie dokładnie spłukać dużą ilością wody. W przypadku wystąpienia i utrzymywania się podrażnienia lub jakichkolwiek innych objawów skonsultować się z lekarzem.

Kontakt z oczami:

Usunąć szkła kontaktowe, jeśli są. Zanieczyszczone oczy natychmiast płukać, przy szeroko rozwartych powiekach, ciągłym strumieniem wody przez około 15 minut. Uwaga: chronić oko nieskażone. W przypadku wystąpienia podrażnienia lub jakichkolwiek innych objawów skonsultować się z lekarzem. W przypadku utrzymywania się podrażnienia, bólu, obrzęku, łzawienia lub fotofobii poszkodowany powinien być skonsultowany przez lekarza specjalistę.

UWAGA: Nie stosować zbyt silnego strumienia wody, aby nie uszkodzić rogówki.

	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEWCZY EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 4 z 12

Połknięcie:

Nie prowokować wymiotów. Jeśli wystąpią samoistne wymioty poszkodowanego pochylić do przodu, aby ograniczyć ryzyko aspiracji do płuc. Jeśli poszkodowany jest przytomny wypluć usta wodą. Jeśli poszkodowany jest przytomny podać do wypicia 200 ml płynnej parafiny. **Nie podawać mleka, oleju, napojów alkoholowych.** Natychmiast zapewnić pomoc lekarską.

4.2. Najważniejsze ostre i opóźnione objawy oraz skutki narażenia

Może spowodować uszkodzenie płuc w przypadku połknięcia objawiającym się przykładowo oskrzelowym zapaleniem płuc. Długotrwałe lub częste narażenie może spowodować zaburzenia ze strony ośrodkowego układu nerwowego. W przypadku powtarzającego się narażenia może dojść do wysuszenia, złuszczenia oraz pęknięcia skóry. Może spowodować uszkodzenie narządów w następstwie długotrwałego lub powtarzanego narażenia, narażone organy: krew, grasica, wątroba.

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

W przypadku połknięcia konieczna natychmiastowa pomoc lekarska. Pokazać personelowi medycznemu udzielającemu pomocy kartę charakterystyki, etykietę lub opakowanie. Rozważyć podanie węgla aktywowanego w postaci papki (30 g węgla w 240 ml wody). Stosować tlenoterapię lub intubację i sztuczny oddech. Kontrolować akcję serca (EKG). Nie podawać adrenalinę i innych amin katecholowych. Dalsze leczenie objawowe.

Zalecenia ogólne

Zawiadomić otoczenie o pożarze; usunąć z obszaru zagrożenia wszystkie osoby niebiorące udziału w likwidowaniu awarii; w razie potrzeby zarządzić ewakuację; wezwać ekipy ratownicze, Straż Pożarną i Policję Państwową.

SEKCJA 5. POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU POŻARU

5.1. Środki gaśnicze

Odpowiednie środki gaśnicze: dwutlenek węgla, proszek gaśniczy, piana, rozproszone prądy wody lub mgła wodna

Niewłaściwe środki gaśnicze: zwarte prądy wody. Istnieje niebezpieczeństwo rozprzestrzeniania się palącej cieczy na powierzchni wody. W przypadku zbiorników możliwy wyrzut palącego się produktu z dużą siłą.

5.2. Szczególne zagrożenia związane z substancją lub mieszaniną

Łatwopalna ciecz i pary. Pary są cięższe od powietrza; tworzą mieszaniny wybuchowe z powietrzem. Zamknięte opakowania narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą wybuchnąć w wyniku wzrostu ciśnienia wewnątrz nich. W środowisku pożaru powstają tlenki węgla i inne niewypalone węglowodory (dym). Unikać wdychania produktów spalania, mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia.

5.3. Informacje dla straży pożarnej

Postępować zgodnie z procedurami obowiązującymi przy gaszeniu pożarów chemikaliów.

Duże pożary gasić z bezpiecznej odległości, zza osłon, przy użyciu zdalnych urządzeń tryskaczowych lub bezzalogowych działek – groźba wybuchu.

Pojemniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury chłodzić rozproszonymi prądami wody, z bezpiecznej odległości (groźba wybuchu); o ile to możliwe i bezpieczne usunąć z obszaru zagrożenia i kontynuować zraszanie do momentu całkowitego ich schłodzenia.

Nie dopuścić do przedostania się ścieków po gaszeniu pożaru do kanalizacji i wód – możliwe wystąpienie zagrożenia wybuchowego w kanalizacji, możliwe ponowne zapalenie na powierzchni cieczy. Ścieki i pozostałości po pożarze usuwać zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Osoby biorące udział w gaszeniu pożaru powinny być przeszkolone i wyposażone w pełną odzież ochronną i nadciśnieniowe aparaty powietrzne izolujące drogi oddechowe.

SEKCJA 6. POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU NIEZAMIERZONEGO UWOLNIENIA DO ŚRODOWISKA

6.1. Indywidualne środki ostrożności, wyposażenie ochronne i procedury w sytuacjach awaryjnych

UWAGA:

Obszar zagrożony pożarem i wybuchem. Zapobiegać gromadzeniu się par w nisko położonych lub ograniczonych przestrzeniach w celu uniknięcia wystąpienia wybuchowych stężeń par. Pary mogą

	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEWCZY EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 5 z 12

przemieszczać wzdłuż podłogi/gruntu do odległych źródeł zapłonu i stwarzać zagrożenie spowodowane cofającym się płomieniem.

Zawiadomić otoczenie o awarii; usunąć z obszaru zagrożenia wszystkie osoby niebiorące udziału w likwidowaniu awarii; w razie potrzeby zarządzić ewakuację.

Unikać bezpośredniego kontaktu z uwalniającą cieczą. Unikać wdychania par/mgły. W przypadku uwolnienia w zamkniętej/ograniczonej przestrzeni zapewnić skuteczną wentylację. Stosować odzież i sprzęt ochronny (patrz sekcja 8).

Wyeliminować wszelkie źródła zapłonu – nie używać otwartego płomienia, nie palić tytoniu, nie używać narzędzi iskrzących itp.

Pary rozcieńczać rozproszonymi prądami wody.

6.2. Środki ostrożności w zakresie ochrony środowiska

Nie dopuścić do przedostania się produktu do studzienek ściekowych, wód lub gleby. Jeżeli to możliwe i bezpieczne, zlikwidować lub ograniczyć wyciek (uszczelnić, zamknąć dopływ cieczy; uszkodzone opakowanie umieścić w opakowaniu awaryjnym). Ograniczyć rozprzestrzenianie się rozlewiska przez obwałowanie terenu. W przypadku uwolnienia dużych ilości produktu i zanieczyszczenia środowiska powiadomić odpowiednie władze (służby bhp, ratownicze, ochrony środowiska, organy administracji, także sanitarnej).

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

Zebrane w obwałowaniu duże ilości cieczy ostrożnie odpompować – możliwa generacja elektryczności statycznej. Małe ilości rozlanej cieczy przysypać niepalnym materiałem chłonnym (piasek, ziemia, ziemia okrzemkowa, wermikulit), zebrać do odpowiedniego, zamykanego, oznakowanego pojemnika na odpady. Unieszkodliwiać zgodnie z obowiązującymi przepisami (patrz sekcja 13 i 15).

W razie potrzeby skorzystać z pomocy firm uprawnionych do transportu i likwidowania odpadów.

6.4. Odniesienia do innych sekcji

Odnieść się również do sekcji 8, 13 i 15 karty charakterystyki.

SEKCJA 7. POSTĘPOWANIE Z SUBSTANCJAMI I MIESZANINAMI ORAZ ICH MAGAZYNOWANIE

Olej napędowy Ekoterm jest mieszaniną węglowodorów o zróżnicowanym działaniu toksycznym. Jest zaklasyfikowany jako produkt podejrzewany o działanie rakotwórcze. Z tego względu narażenie na ten produkt powinno być minimalizowane poprzez wprowadzenie odpowiednich środków kontroli ryzyka. Pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie ryzyka dla zdrowia oraz środków ostrożności, jakie należy podjąć w celu ograniczenia narażenia, wymagań higienicznych, konieczności stosowania środków ochrony indywidualnej, działań apobiegających wypadkom i sytuacjom awaryjnym a także właściwych działań ratowniczych.

7.1. Środki ostrożności dotyczące bezpiecznego postępowania

W miejscu stosowania i przechowywania oleju napędowego Ekoterm należy zapewnić łatwy dostęp do sprzętu ratunkowego (na wypadek pożaru, uwolnienia itp.).

Zalecenia dotyczące bezpiecznego postępowania

Unikać przedłużającego się kontaktu ze skórą; unikać zanieczyszczenia oczu; unikać wdychania par/mgły. Zapobiegać tworzeniu szkodliwych stężeń par w powietrzu. Zapewnić skuteczną wentylację; w miejscu, w którym jest możliwa emisja par przewidzieć wentylację wyciągową. Nieużywane opakowania trzymać zamknięte. Opakowania powinny być otwierane wyłącznie pod okapem wentylacji wyciągowej. Opakowania raz otwierane powinny być ponownie dokładnie zamknięte i ustawione w pozycji pionowej, aby zapobiec wylekowi. Do napełniania i opróżniania zbiorników lub przesyłania rurociągami nie stosować sprężonego powietrza. Środki ochrony indywidualnej stosować zgodnie z informacjami zamieszczonymi w sekcji 8.

Zalecenia dotyczące ochrony przeciwpożarowej i przeciwybuchowej

Pary oleju napędowego Ekoterm są cięższe od powietrza – należy zapobiegać gromadzeniu się par i tworzeniu palnych/wybuchowych mieszanin, szczególnie w zagłębieniach, kanałach i ograniczonych przestrzeniach. Wyeliminować źródła zapłonu - nie używać otwartego ognia, nie palić tytoniu, nie używać narzędzi iskrzących i odzieży z tkanin podatnych na elektryzację. Zastosować środki ostrożności zapobiegające wyladowaniom elektrostatycznym. Chronić opakowania przed nagrzaniem. Instalować urządzenia elektryczne w wykonaniu przeciwybuchowym, przeciwdziałać gromadzeniu ładunków elektryczności statycznej, stosować mostkowanie i uzlepienie. Zapewnić przestrzeganie wszystkich odpowiednich przepisów dotyczących atmosfer wybuchowych

	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEWCZY EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 6 z 12

oraz postępowania i urządzeń magazynowych łatwopalnych produktów. Patrz także załącznik do karty charakterystyki – Scenariusze narażenia.

Zalecenia dotyczące higieny pracy

Przestrzegać ogólnie obowiązujące przepisy dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy. Postępować zgodnie z zasadami dobrej higieny przemysłowej. Nie jeść, nie pić, nie palić w miejscu pracy. Myć ręce wodą z mydłem po zakończeniu pracy. Nie używać zanieczyszczonej odzieży. Zanieczyszczoną odzież natychmiast zdjąć, oczyścić/uprać przed ponownym użyciem. UWAGA: Zanieczyszczoną/nasiąkniętą odzież pozostawić do czasu jej dekontaminacji w zamkniętym pojemniku, w bezpiecznym miejscu, z dala od źródeł zapłonu.

7.2. Warunki bezpiecznego magazynowania, łącznie z informacjami dotyczącymi wszelkich wzajemnych niezgodności

Oil napędowy Ekoterm należy przechowywać zgodnie z przepisami dotyczącymi magazynowania cieczy łatwopalnych, w oryginalnych, właściwie oznakowanych, szczelnie zamkniętych opakowaniach i zbiornikach, ze stali nierdzewnej lub stali miękkiej, w miejscu chłodnym, dobrze wentylowanym.

Pojemniki przechowywać z dala od źródeł ciepła i źródeł zapłonu, chronić przed bezpośrednim działaniem promieni słonecznych. Przechowywać z dala od silnych utleniaczy. Patrz także sekcja 10.

Magazyn powinien być wyposażony w instalację wentylacyjną i elektryczną w wykonaniu przeciwwybuchowym. W pomieszczeniach magazynowych i wokół magazynu przestrzegać zakazu palenia tytoniu, używania otwartego ognia i narzędzi iskrzących.

Prace związane z czyszczeniem, kontrolą i utrzymaniem wewnętrznej struktury zbiorników magazynowych powinna być przeprowadzana tylko przez personel wykwalifikowany i odpowiednio wyposażony, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Instalacje magazynowe powinny być tak zaprojektowane, aby, w przypadku wycieku lub rozlania, nie doszło do zanieczyszczenia wód i gleby.

UWAGA:

Opróżnione, nieoczyszczone opakowania mogą zawierać pozostałości produktu (ciecz, pary) i mogą stwarzać zagrożenie pożarowe/wybuchowe. Zachować ostrożność. Nieoczyszczone opakowań/zbiorników nie wolno: ciąć, wiercić, szlifować, spawać ani wykonywać tych czynności w ich pobliżu.

7.3. Szczegółne zastosowanie(-a) końcowe

Nie dotyczy.

SEKCJA 8. KONTROLA NARAŻENIA/ŚRODKI OCHRONY INDYWIDUALNEJ

8.1. Parametry dotyczące kontroli

Oleje mineralne wysokorafinowane z wyłączeniem cieczy obróbkowych - frakcja wdychalna NDS: 5 mg/m³, NDSch: -, NDSP: -

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy

DNEL _{pracownik} (wdychanie, toksyczność ostra)	4300 mg/m ³ /15 min. (aerozol)
DNEL _{pracownik} (skóra, toksyczność przewlekła)	2.9 mg/kg/8h
DNEL _{pracownik} (wdychanie, toksyczność przewlekła)	68 mg/m ³ /8h (aerozol)
DNEL _{konsument} (wdychanie, toksyczność ostra)	2600 mg/m ³ /15 min. (aerozol)
DNEL _{konsument} (skóra, toksyczność przewlekła)	1.3 mg/kg/24h
DNEL _{konsument} (wdychanie, toksyczność przewlekła)	20 mg/m ³ /24h (aerozol)
PNEC _{woda, osad, gleba, oczyszczalnia ścieków, ssaki}	Nie dotyczy

8.2. Kontrola narażenia

Postać produktu: ciecz, ciśnienie oparów w warunkach standardowych (25°C) < 0,5 kPa.

Dzienny czas narażenia obejmuje do 8 godzin (o ile nie podano inaczej).

Przyjmuje się, że przestrzegane są stosowne, podstawowe normy higieny pracy przy wykonywaniu operacji w temperaturze o 20°C wyższej od temp. otoczenia

Techniczne środki kontroli

Wskazana hermetyzacja procesu.

Wentylacja i instalacja elektryczna w wykonaniu przeciwwybuchowym.

Wentylacja ogólna i/lub wyciąg miejscowy są zalecane w celu utrzymania stężenia par w powietrzu poniżej niebezpiecznych wartości. Preferowany jest wyciąg miejscowy, ponieważ umożliwia kontrolę emisji u źródła i zapobiega rozprzestrzenianiu się na cały obszar pracy.

Patrz także sekcja 7.

	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEWczy EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 7 z 12

Kontrolować każde potencjalne narażenie za pomocą środków takich jak bezpieczne lub zamknięte układy, prawidłowo zaprojektowane i konserwowane instalacje i obiekty oraz skuteczna wentylacja ogólna. Opróżnić układy i przewody przesyłowe przed otwarciem obudowy ochronnej. O ile to możliwe, opróżnić i przepłukać wyposażenie przed rozpoczęciem konserwacji.

Tam, gdzie występuje niebezpieczeństwo narażenia: należy poinformować zainteresowanych pracowników o specyfice narażenia i objaśnić im podstawowe czynności umożliwiające jego zminimalizowanie, zapewnić dostęp do skutecznych środków ochrony osobistej, usuwać wycieki i pozbywać się odpadów zgodnie z wymaganiami przepisów, nadzorować skuteczność środków kontroli, rozważyć zasadność zastosowania badań stanu zdrowia oraz określić i zastosować działania naprawcze.

Indywidualne środki ochrony

Konieczność zastosowania i dobór odpowiednich środków ochrony indywidualnej powinny uwzględniać rodzaj zagrożenia stwarzanego przez produkt, warunki w miejscu pracy oraz sposób postępowania z produktem.

Stosować środki ochrony renomowanych producentów.

Środki ochrony osobistej powinny spełniać wymagania określone w normach i przepisach.

Dróg oddechowych

W normalnych warunkach, przy dostatecznej wentylacji nie są wymagane. W przypadku niedostatecznej wentylacji stosować zatwierdzony respirator z filtrem typu A.

W przypadku prac w ograniczonej przestrzeni / niedostatecznej zawartości tlenu w powietrzu / dużej niekontrolowanej emisji / wszystkich okoliczności, kiedy maska z pochłaniaczem nie daje dostatecznej ochrony stosować izolujący sprzęt ochrony dróg oddechowych.

Rąk

Nosić rękawice ochronne nieprzepuszczalne, odporne na działanie olejów (np. perbutanu grubość > 0,1 mm, odporność na przebicie > 480 min., vitonu grubość > 0,1 mm, odporność na przebicie > 480 min., z kauczuku butylowego grubość > 0,1 mm, odporność na przebicie > 480 min). Wyboru materiału rękawic należy dokonać z uwzględnieniem zaleceń producenta rękawic w zakresie czasu przebicia, szybkości przenikania i degradacji. Zaleca się regularne zmienianie rękawic i natychmiastową ich wymianę, jeśli wystąpią jakiegokolwiek oznaki ich zużycia, uszkodzenia (rozerwania, przedziurawienia) lub zmiany w wyglądzie (kolorze, elastyczności, kształcie). Oczu i twarzy Okulary ochronne w szczelnej obudowie (gogle) w przypadku wykonywania czynności stwarzających ryzyko prysnięcia do oka lub narażenia na działanie par.

Skóry i ciała

Fartuch lub ubranie ochronne z tkanin powlekanych, odpornych na działanie rozpuszczalników; zalecane w wersji antyelektrostatycznej. Nosić; obuwie ochronne olejoodporne, antypoślizgowe.

Unikać zetknięcia się produktu ze skórą. Określić potencjalne strefy pośredniego zetknięcia się produktu ze skórą. Jeśli zachodzi prawdopodobieństwo dotknięcia produktu, nakładać rękawice ochronne (przetestowane zgodnie z normą EN374). Usunąć skażenie/wyciek niezwłocznie po wystąpieniu. Niezwłocznie zmyć wszelki ślad produktu ze skóry. Zapewnić podstawowe szkolenie pracowników na temat zapobiegania/minimalizacji narażenia i zgłaszania wszelkich potencjalnych dolegliwości skórnych.

Kontrola narażenia środowiska

Zapobiec uwalnianiu nierozpuszczonej substancji oraz odzyskiwaniu jej z miejscowej wody odpływowej.

Ryzyko narażenia środowiskowego zależy od osadów w wodzie słodkiej oraz od narażenia pośredniego ludzi (głównie poprzez poćnięcie). W przypadku uwolnienia do oczyszczalni ścieków z gospodarstwa domowego nie wymaga się miejscowego uzdatniania wody odpływowej.

Nie wylewać szlamu przemysłowego na gleby naturalne. Szlam należy spalić, zneutralizować lub poddać regeneracji. Należy rozważyć zabezpieczenie terenu wokół zbiorników magazynowych.

Przestrzegać normatywów dotyczących dopuszczalnego zanieczyszczenia środowiska określonych w obowiązujących przepisach

SEKCJA 9. WŁAŚCIWOŚCI FIZYCZNE I CHEMICZNE

9.1. Informacje na temat podstawowych właściwości fizycznych i chemicznych

- | | |
|-----------------|--|
| a) Wygląd | : Ciecz czerwona |
| b) Zapach | : Charakterystyczny dla produktów naftowych |
| c) Próg zapachu | : Brak danych – jest odczuciem subiektywnym i nie jest |

	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEWCZY EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 8 z 12

d) pH	właściwy do ostrzegania o nadmiernym zagrożeniu : Nie dotyczy
e) Temperatura topnienia/krzepnięcia	: < -20°C (-40 do 6°C *)
f) Początkowa temperatura wrzenia i zakres temperatur wrzenia	: > 170°C (141 – 462°C *)
g) Temperatura zapłonu	: > 56°C
h) Szybkość parowania	: Brak danych – nie określono w Raporcie Bezpieczeństwa chemicznego
i) Palność (ciała stałego, gazu)	: Nie dotyczy
j) Górna/dolna granica palności lub górna/dolna granica wybuchowości	: górna: 6,5% obj./ dolna: 0,5% obj. (Nie dotyczy*)
k) Prężność par	: ~2,5 kPa w 50°C (0,4 kPa w 40°C*)
l) Gęstość par	: Brak danych
m) Gęstość bezwzględna	: ~0,84 g/cm ³ w 15°C (0,80 – 0,91 g/cm ³ *)
n) Rozpuszczalność	: w wodzie nierozpuszczalna. Rozpuszczalniki węglowodorowe, alkohole, eter, disiarczki węgla, czterochlorek węgla, chloroform. (Nie dotyczy*)
o) Współczynnik podziału n-oktanol/ woda	: zakres 2,0 - 4,3 ; 2,9 Pow (Nie dotyczy*)
p) Temperatura samozapłonu	: > 220°C (≥225°C *)
q) Temperatura rozkładu	: Brak danych – brak rozkładu w przypadku przechowywania i stosowania w postaci ciekłej
r) Lepkość	: <4,5 mm ² /s w 40°C (≥1,5 mm ² /s *)
s) Właściwości wybuchowe	: Nie dotyczy
t) Właściwości utleniające	: Nie dotyczy

*Zakresy podane są dla substancji należących do tej samej grupy rejestracyjnej Vacuum gas oils, hydrocracked gas oils & distillate fuels.

9.2. Inne informacje

Napięcie powierzchniowe : Nie dotyczy

SEKCJA 10. STABILNOŚĆ I REAKTYWNOŚĆ

10.1. Reaktywność

Może gwałtownie reagować z silnymi utleniaczami.

10.2. Stabilność chemiczna

Mieszanina jest stabilna w normalnych warunkach otoczenia, a także w przewidywanej temperaturze i pod przewidywanym ciśnieniem w trakcie magazynowania oraz postępowania z nią.

10.3. Możliwość występowania niebezpiecznych reakcji

Nie są znane.

10.4. Warunki, których należy unikać:

Płomieni, elektryczności statycznej, iskier, gorących powierzchni, innych źródeł zapłonu, a także wysokiej temperatury.

10.5. Materiały niezgodne

Silne utleniacze.

10.6. Niebezpieczne produkty rozkładu

Nie są znane. Produkty spalania stwarzające zagrożenie zob. sekcja 5 karty charakterystyki.

SEKCJA 11. INFORMACJE TOKSYKOLOGICZNE

11.1 Informacje dotyczące skutków toksykologicznych

Toksyczność ostra:

LD50: >2000 mg/kg (doustnie, szczur)

LC50: 4100 mg/m³ (inhalacyjnie, szczur, 4h)

	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEWCZY EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 9 z 12

LD50: >5000 mg/kg (skóra, królik)

Działa szkodliwie w następstwie wdychania.

Działanie żrące/drażniące na skórę:

Działa drażniąco na skórę. Odtłuszcza i podrażnia, a w dłuższym kontakcie może dojść do pęknięcia, wysuszenia i złuszczenia skóry. Możliwe stany zapalne, a nawet oparzenia chemiczne. Przedłużające się narażenie może powodować wysuszenie, złuszczenie oraz pęknięcie skóry.

Poważne uszkodzenie oczu/działanie drażniące na oczy:

W oparciu o dostępne dane kryteria klasyfikacji nie są spełnione. Wysokie stężenia par/mgły lub prysnięcie cieczy do oka mogą powodować podrażnienie błon śluzowych oczu (pieczenie, zaczerwienienie, łzawienie) lub przejściowe podrażnienie oczu.

Działanie uczulające na drogi oddechowe lub skórę:

W oparciu o dostępne dane kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Działanie mutagenne na komórki rozrodcze:

W oparciu o dostępne dane kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Rakotwórczość:

Podejrzewa się, że powoduje raka

Szkodliwe działanie na rozrodczość:

W oparciu o dostępne dane kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie jednorazowe:

W oparciu o dostępne dane kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

W postaci par lub aerozolu wywołuje łzawienie oczu, zaczerwienienie spojówek, kaszel. W dużych stężeniach może spowodować ból i zawroty głowy, pobudzenie psychoruchowe, zaburzenia równowagi, mdłości, wymioty, senność, zaburzenia świadomości, drgawki. W razie pracy w zbiornikach z oparami produktu występujące tam wysokie stężenia powodują szybką utratę przytomności i zejście śmiertelne.

W zatruciu doustnym mogą wystąpić pieczenie w gardle i przełyku, bóle brzucha, wymioty. Przejściowe objawy zatrucia wątroby.

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie powtarzane:

Może spowodować uszkodzenie narządów w następstwie długotrwałego lub powtarzanego narażenia - narażone organy: krew, grasica, wątroba.

Działa szkodliwie w kontakcie ze skórą; stwarza poważne zagrożenie zdrowia w następstwie długotrwałego narażenia. Powtarzające się narażenie może powodować wysuszenie lub pęknięcie skóry. Bóle i zawroty głowy, nadmierna wrażliwość, zaburzenia snu oraz drżenie rąk. Późniejsze skutki narażenia to prawdopodobieństwo powstania chorób nowotworowych.

Zagrożenie spowodowane aspiracją:

W przypadku przedostania się (zachłyśnięcia) produktu z układu pokarmowego do płuc może dojść do poważnego ich uszkodzenia - nie dopuszczać do wymiotów. Mogą wystąpić objawy ogólnotoksyczne analogiczne jak przy narażeniu inhalacyjnym – zaburzenia oddychania, podrażnienie płuc z gorączką i kaszlem; wysokie dawki mogą powodować zaburzenia ze strony ośrodkowego układu nerwowego. W przypadku ciężkiego zatrucia może nastąpić utrata przytomności, śpiączka, może nastąpić zgon z powodu niewydolności oddychania.

SEKCJA 12. INFORMACJE EKOLOGICZNE

12.1. Toksyczność:

Środowisko wodne:

EC50: 68 mg/l - badanie toksyczności ostrej na bezkręgowcach słodkowodnych; *Daphnia magna*, 48h

NOEL: 0.2 mg/l - badanie toksyczności przewlekłej na bezkręgowcach; *Daphnia magna*, 21 dni

EC50: 22 mg/l - badanie toksyczności ostrej dla glonów słodkowodnych; *Pseudokirchnerella subcapitata*, 72 h

LC50: 21 mg/l - badanie toksyczności ostrej na rybach słodkowodnych; *Oncorhynchus mykiss*, 96h

NOEL: 0.083 mg/l - badanie toksyczności przewlekłej na rybach; *Oncorhynchus mykiss*, 14 dni

Osad:

Badanie toksyczności na organizmach osadu: brak (badanie naukowo nieuzasadnione)

Środowisko lądowe:

Badanie toksyczności na bezkręgowcach: brak (badanie naukowo nieuzasadnione)

Badanie toksyczności na roślinach: brak (badanie naukowo nieuzasadnione)

Badanie toksyczności na ptakach: brak (badanie naukowo nieuzasadnione)

12.2. Trwałość i zdolność do rozkładu

	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEWCZY EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 10 z 12

Biotyczne:

Zdolność do biodegradacji: łatwo biodegradowalny (60% po 28 dniach)

Badanie symulacji aktywowanych szlamów: nie dotyczy – mieszanina UVCB

Abiotyczne:

Hydroliza jako punkcja pH: nie zachodzi

Fotoliza/fototransformacja: nie zachodzi

12.3. Zdolność do bioakumulacji

Nie dotyczy – mieszanina UVCB

12.4. Mobilność w glebie

Badanie adsorpcji/desorpcji – nie dotyczy – mieszanina UVCB.

12.5. Wyniki oceny właściwości PBT i vPvB

Mieszanina nie spełnia kryteriów PBT lub vPvB zgodnie z załącznikiem XIII rozporządzenia REACH.

12.6. Inne szkodliwe skutki działania

Działa toksycznie na organizmy wodne, powodując długotrwałe skutki. Dopuszczalna zawartość w ściekach wprowadzanych do wód i do ziemi: substancje ropopochodne – 15 ml/l. Należy przestrzegać normatywów dopuszczalnego zanieczyszczenia środowiska w ramach aktualnie obowiązujących przepisów.

SEKCJA 13. POSTĘPOWANIE Z ODPADAMI

13.1. Metody unieszkodliwiania odpadów

Kod odpadu: **13 07 01*** Oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19). Olej opałowy i olej napędowy.

Nie usuwać do kanalizacji. Nie dopuścić do zanieczyszczenia wód powierzchniowych i gruntowych. Rozważyć możliwość wykorzystania. Odpadowy produkt należy poddać odzyskowi lub likwidować w uprawnionych spalarniach lub zakładach uzdatniania/unieszkodliwiania odpadów, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Opróżnione opakowanie jednorazowego użytku przekazać do upoważnionego odbiorcy odpadów. Opróżnione opakowania wielokrotnego użytku, jeśli to konieczne mogą być powtórnie stosowane, po ich uprzednim oczyszczeniu.

Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. nr 2013r. poz. 21).

Ustawa z dnia 13 czerwca 2013r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz.U. nr 2013 poz.888)

Rozporządzenie Ministra środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U.2014, poz. 1923)

SEKCJA 14. INFORMACJE DOTYCZĄCE TRANSPORTU



mieszanina podlega przepisom dotyczącym przewozu towarów niebezpiecznych zawartym w ADR (transport drogowy), RID (transport kolejowy), ADN (transport śródlądowy), IMDG (transport morski), ICAO/IATA (transport lotniczy).

14.1. Numer UN (numer ONZ)

UN1202

14.2. Prawidłowa nazwa przewozowa UN

OLEJ NAPĘDOWY

14.3. Klasa(-y) zagrożenia w transporcie

3 / F1

Nr rozpoznawczy zagrożenia

30

Nalepka ostrzegawcza

Nr 3

14.4. Grupa pakowania

III

14.5. Zagrożenia dla środowiska

mieszanina zagrażająca środowisku

14.6. Szczególne środki ostrożności dla użytkowników:

ADR

Przepis szczególny 640L, S2

14.7. Transport luzem zgodnie z załącznikiem II do konwencji MARPOL i kodeksem IBC

Nie dotyczy

SEKCJA 15. INFORMACJE DOTYCZĄCE PRZEPISÓW PRAWNYCH

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

 Poludnie	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEWCZY EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 11 z 12

Ustawa z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach (Dz.U.z 2011r.Nr 63, poz. 322 wraz z późn. zmianami). Tekst jednolity (Dz.U. 2018 poz. 143)

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz.U. 2018 poz. 1286).

Ustawa o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. (Dz.U. 2013 poz. 21 wraz z późn. zm.)

Ustawa z dnia 13 czerwca 2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz.U. 2013 poz. 888 wraz z późn. zm.)

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U.2014, poz. 1923)

1907/2006/WE Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i 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/EEG i dyrektywę Komisji 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/WE i 2000/21/WE (sprostowanie Dz.Urz. L 136 z 29.5.2007 z późn. zmianami)

1272/2008/WE Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, zmieniające i uchylające dyrektywę 67/548/EEG i 1999/45/WE oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 (Dz.Urz. UE L Nr 353 z 31.12.2008 z późn. zmianami)

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

15.2. Ocena bezpieczeństwa chemicznego

Producent dokonał oceny bezpieczeństwa chemicznego – wyniki oceny znajdują się w raporcie bezpieczeństwa chemicznego dla substancji.

SEKCJA 16. INNE INFORMACJE

Zmiany wprowadzone poprzez aktualizację:

Zmiana wersji Karty Charakterystyki: Sekcja 8, 13 i 15 – Zmiana obowiązującego aktu prawnego.

Wyjaśnienie skrótów i akronimów stosowanych w karcie charakterystyki

NDS	Najwyższe dopuszczalne stężenie
NDSCh	Najwyższe dopuszczalne stężenie chwilowe
NDSP	Najwyższe dopuszczalne stężenie pułapowe
vPvB	(Substancja) Bardzo trwała i wykazująca bardzo dużą zdolność do bioakumulacji
PBT	(Substancja) Trwała, wykazująca zdolność do bioakumulacji i toksyczna
PNEC	Przewidywane stężenie niepowodujące skutków
DN(M)EL	Poziom niepowodujący zmian
LD ₅₀	Dawka, przy której obserwuje się zgon 50% badanych zwierząt
LC ₅₀	Stężenie, przy którym obserwuje się zgon 50 % badanych zwierząt
EC _x	Stężenie, przy którym obserwuje się X % zmniejszenie wzrostu lub szybkości wzrostu
LOEC	Najniższe stężenie wywołujące dający się zaobserwować efekt
NOEL	Najwyższe stężenie substancji, przy którym nie obserwuje się efektów
RID	Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych
ADR	Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych
IMDG	Międzynarodowy Kodeks Morski Towarów Niebezpiecznych
IATA	Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych
UVCB	Substancje o nieznanym lub zmiennym składzie, złożone produkty reakcji lub materiały biologiczne

Literatura i źródła danych:

Przepisy prawne przytoczone w sekcjach 2 – 15 karty charakterystyki.
 Raport bezpieczeństwa chemicznego dla substancji.

	KARTA CHARAKTERYSTYKI Sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 830/2015	Data sporządzenia: 06.06.2016
		Aktualizacja: 01.10.2018
	OLEJ NAPĘDOWY GRZEWCZY EKOTERM	Wersja: 2.2 CLP
		Strona 12 z 12

Lista odpowiednich zwrotów R, zwrotów wskazujących rodzaj zagrożenia, zwrotów określających warunki bezpiecznego stosowania lub zwrotów wskazujących środki ostrożności, które nie zostały podane w całości w sekcjach 2 - 15 karty charakterystyki

Brak.

Zalecenia dotyczące szkoleń pracowników:

Pracownicy stosujący produkt powinni być przeszkoleni w zakresie ryzyka dla zdrowia, wymagań higienicznych, stosowania ochron indywidualnych, działań zapobiegających wypadkom, postępowań ratowniczych itd.

Kartę opracowano na podstawie danych dostarczonych przez producentów składników produktu, przepisów krajowych, obowiązujących w chwili sporządzania Karty oraz posiadanej wiedzy. Informacje zawarte w Karcie należy traktować tylko i wyłącznie jako pomoc celem bezpiecznego stosowania jak również postępowania w transporcie, dystrybucji i przechowywaniu. Karta nie jest świadectwem jakości produktu. Informacje zawarte w Karcie dotyczą wyłącznie wymienionego produktu i nie mogą być przenoszone na produkty podobne. Autor nie ponosi odpowiedzialności wynikającej z niewłaściwego wykorzystania informacji zawartych w Karcie.

ZAŁĄCZNIKI DO KARTY CHARAKTERYSTYKI – SCENARIUSZE NARAŻENIA

Scenariusze narażenia

Metanol

Wersja: X

Data sporządzenia: 12.10.2001

Data aktualizacji: 05.07.2017

Karta Charakterystyki

podstawa prawna:

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

SEKCJA 1: Identyfikacja substancji/mieszaniny i identyfikacja przedsiębiorstwa

1.1. Identyfikator produktu

Nazwa handlowa:	Metanol
Identyfikator:	603-001-00-X
Kod towaru:	501561
Numer rejestracji REACH	01-2119433307-44-XXXX
Skład na etykiecie/Inne nazwy	Metanol, alkohol metylowy,

1.2. Istotne zidentyfikowane zastosowania substancji lub mieszaniny oraz zastosowania odradzane

Zastosowania zidentyfikowane

Zastosowania przemysłowe:

półprodukt, Przemysł chemiczny, dystrybucja substancji, formułacja i zapakowanie, zastosowanie jako paliwo, zastosowanie w środkach czyszczących, Chemikalia laboratoryjne, Oczyszczanie ścieków

Zastosowania profesjonalne:

zastosowanie jako paliwo, zastosowanie w środkach czyszczących, Chemikalia laboratoryjne, Odwierty w polach naftowych.

Zastosowania konsumenckie:

zastosowanie w środkach czyszczących, zastosowanie jako paliwo

Zastosowania odradzane:

Inne niż wymienione powyżej

1.3. Dane dotyczące dostawcy karty charakterystyki

Nazwa i adres:	Brenntag Polska Sp. z o.o. ul. Bema 21, 47-224 Kędzierzyn-Koźle Polska
Nr telefonu:	(48/77) 4721500
Nr faxu:	(48/77) 4721600
adres e-mail: kompetentnej osoby odpowiedzialnej za kartę charakterystyki:	kch@brenntag.pl

1.4. Numer telefonu alarmowego

998 lub 112 lub najbliższa terenowa jednostka PSP

SEKCJA 2: Identyfikacja zagrożeń

2.1. Klasyfikacja substancji lub mieszaniny

Zagrożenia ogólne

Produkt sklasyfikowany jako stwarzający zagrożenie w myśl obowiązujących przepisów

Zagrożenia dla zdrowia

Acute Tox. 3	Toksyczność ostra (droga pokarmowa), kat.3	H301 Działa toksycznie po połknięciu
Acute Tox. 3	Toksyczność ostra (po naniesieniu na skórę), kat.3	H311 Działa toksycznie w kontakcie ze skórą
Acute Tox. 3	Toksyczność ostra (droga oddechowa), kat.3	H331 Działa toksycznie w następstwie wdychania
STOT SE 1	Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie jednorazowe, kat.1	H371 Powoduje uszkodzenie narządów

Zagrożenia fizyczne

Flam. Liq. 2	Substancja ciekła łatwo palna, kat. 2	H225 Wysoce łatwo palna ciecz i pary
--------------	---------------------------------------	--------------------------------------

Zagrożenia dla środowiska

nie dotyczy

2.2. Elementy oznakowania

Piktogramy określający(-e) rodzaj zagrożenia:

Metanol



Hasło ostrzegawcze:

Niebezpieczeństwo

Zwrot(-y) wskazujący(-e) rodzaj zagrożenia:

H225 Wysoko łatwo palna ciecz i pary

H301 Działa toksycznie po połknięciu

H311 Działa toksycznie w kontakcie ze skórą

H331 Działa toksycznie w następstwie wdychania

H370 Powoduje uszkodzenie narządów

Zwrot(-y) wskazujący(-e) środki ostrożności:

P210 Przechowywać z dala od źródeł ciepła, gorących powierzchni, źródeł iskrzenia, otwartego ognia i innych źródeł zapłonu. Nie palić.

P241 Używać elektrycznego/wentylującego/oświetleniowego/.../ przeciwwybuchowego sprzętu

P243 Przedsięwziąć środki ostrożności zapobiegające statycznemu rozładowaniu

P260 Nie wdychać pyłu/dymu/gazu/mgły/pary/ rozpylanej cieczy.

P280 Stosować rękawice ochronne/odzież ochronną/ ochronę oczu/ochronę twarzy.

P301+P310 W PRZYPADKU POŁKNIECIA: natychmiast skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ/lekarzem/...

P303+P361+P353 W PRZYPADKU KONTAKTU ZE SKÓRĄ (lub z włosami): Natychmiast zdjąć całą zanieczyszczoną odzież. Spłukać skórę pod strumieniem wody/prysznicem.

P304+P340 W PRZYPADKU DOSTANIA SIĘ DO DRÓG ODDECHOWYCH: wyprowadzić lub wynieść poszkodowanego na świeże powietrze i zapewnić mu warunki do swobodnego oddychania.

P308+P313 W przypadku narażenia lub styczności: skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ/ lekarzem/...

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

P405 Przechowywać pod zamknięciem

2.3. Inne zagrożenia

Substancja nie spełnia kryteriów PBT lub vPvB zgodnie z załącznikiem XIII Rozporządzenia (WE) Nr 1907/2006.

Pary mogą tworzyć mieszaniny wybuchowe z powietrzem w temperaturach powyżej temperatury zapłonu.

SEKCJA 3: Skład/Informacja o składnikach

3.1. Substancje

Wartość stężenia	Substancja	CAS	WE	Numer indeksowy	Numer rejestracji REACH	Klasa zagrożenia
> 99,85 %	Metanol	67-56-1	200-659-6	603-001-00-X	01-211943300/-44-XXXX	Flam. Liq. 2, H225, Acute Tox. 3, H301, Acute Tox. 3, H311, Acute Tox. 3, H331, STOT SE 1, H370

Pełne brzmienie zwrotów H znajduje się w Sekcji 16.

SEKCJA 4: Środki pierwszej pomocy

4.1. Opis środków pierwszej pomocy

Wdychanie

Wyprowadzić osobę poszkodowaną na świeże powietrze. W przypadku nieregularnego lub zatrzymanego oddychu zastosować sztuczne oddychanie.

Natychmiast zapewnić pomoc medyczną.

Kontakt ze skórą

Zdjąć zanieczyszczoną odzież. W przypadku zanieczyszczenia skóry – dokładnie spłukać wodą. W przypadku wystąpienia objawów podrażnienia

skonsultować się z lekarzem. Uprać skażone ubranie przed ponownym użyciem.

Kontakt z oczami

Usunąć szkła kontaktowe. Niezwłocznie przemyć dużą ilością wody, również pod powiekami, przez co najmniej 15 minut. Unikać silnego strumienia wody ze względu na ryzyko uszkodzenia rogówki. Zabezpieczyć nieuszkodzone oko. Zapewnić konsultację okulistyczną.

Spożycie

W razie spożycia wywołać wymioty. Natychmiast zapewnić pomoc medyczną. Przemyć usta wodą i następnie wypić dużą ilość wody. Podać do wypicia alkohol etylowy (wódka 40%) w ilości 100ml. Nieprzytomnej osobie nigdy nie podawać nic doustnie. Poszkodowanego ułożyć w bezpiecznej pozycji, przykryć i utrzymywać w cieple.

4.2. Najważniejsze ostre i opóźnione objawy oraz skutki narażenia

Skutki i objawy narażenia

Wdychanie

wrażliwość na światło, zaburzenia ostrości widzenia, przy wysokich stężeniach, działania depresyjne naśrodkowy układ nerwowy, Uszkodzenie nerwów wzrokowych.

Kontakt ze skórą

podrażnienie skóry, zaczerwienienie

Kontakt z oczami

podrażnienie oczu, ból, zaczerwienienie, łzawienie, zapalenie spojówek

Spożycie

podrażnienie gardła, podrażnienie przełyku i żołądka, Zaburzenia krążenia, zaburzenia ostrości widzenia, utrata wzroku, Utrata wzroku może wystąpić po wypiciu 10ml metanolu. Dawka śmiertelna metanolu: od 15ml.

Metanol

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

Obserwować osobę poszkodowaną przez kilka godzin z uwagi na możliwość wystąpienia opóźnionych objawów zatrucia. Przedstawić lekarzowi niniejszą kartę charakterystyki. Leczenie objawowe, detoksykacja, podtrzymywanie funkcji życiowych.

SEKCJA 5: Postępowanie w przypadku pożaru

5.1. Środki gaśnicze

Odpowiednie środki gaśnicze

strumień rozpylonej wody, piana odporna na alkohole, suche proszki gaśnicze, dwutlenek węgla (CO₂)

Niewłaściwe środki gaśnicze

silny strumień wody

5.2. Szczególne zagrożenia związane z substancją lub mieszaniną

Wysoka łatwopalna ciecz. Pary z powietrzem tworzą mieszaniny wybuchowe. W wysokich temperaturach i w trakcie pożaru wydzielają się toksyczne gazy/pary: metanol, tlenek węgla, dwutlenek węgla (CO₂)

5.3. Informacje dla straży pożarnej

Jeżeli nie nastąpił zapłon uwalnianego produktu, należy użyć rozpylonej wody do rozpraszania nagromadzonych oparów. W razie pożaru i/lub wybuchu nie wdychać dymu. Stosować niezależny aparat oddechowy oraz pełną odzież ochronną. Stosować rozpyloną wodę do chłodzenia zamkniętych pojemników. Nie dopuścić do przedostawania się środków gaśniczych do kanalizacji, wód powierzchniowych lub gruntowych. Pozostałości po pożarze i zanieczyszczona woda gaśnicza muszą być usunięte zgodnie z przepisami.

SEKCJA 6: Postępowanie w przypadku niezamierzonego uwolnienia do środowiska

6.1. Indywidualne środki ostrożności, wyposażenie ochronne i procedury w sytuacjach awaryjnych

Zawiadomić otoczenie o awarii. Zapobiegać wejściu do strefy zagrożenia nieupoważnionych osób. Nie należy podejmować żadnych działań, które stwarzałyby ryzyko dla kogokolwiek chyba, że jest się odpowiednio przeszkolonym. Do prac związanych z likwidacją skutków awarii skierować osoby przeszkolone i wyposażone w odpowiednie środki ochrony. Unikać kontaktu z uwolnionym produktem. Nie dotykać, ani nie chodzić po rozlany materiał. Unikać wdychania pary/mgły/aerozolu. Stosować indywidualne wyposażenie ochronne. Zapewnić odpowiednią wentylację. Usunąć wszystkie źródła zapłonu. Ugasić otwarty ogień. Nie palić.

6.2. Środki ostrożności w zakresie ochrony środowiska

Zapobiec rozprzestrzenianiu się lub dostaniu się do kanalizacji, cieków wodnych, gleby. Zabezpieczyć studzienki ściekowe. W przypadku skażenia środowiska poinformować odpowiednio służby.

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

Zatamować wyciek. Uszkodzone opakowania umieścić w pojemniku ochronnym. Ograniczyć rozlewy za pomocą obwałowania z ziemi, piasku. Duże wycieki powinny być zebrane mechanicznie (odpompowane) celem usunięcia. Małe rozlewy zebrać za pomocą niepalnego materiału chłonnego. Zebrać i przenieść do właściwie oznakowanych pojemników. Przekazać do usunięcia/likwidacji. Po oczyszczeniu, pozostałości spłukać wodą. Popieczyny zebrać i usunąć jako odpad.

6.4. Odniesienia do innych sekcji

Informacje dotyczące odpowiedniego indywidualnego wyposażenia ochronnego podane w sekcji 8.
Usunąć zgodnie z zaleceniami przedstawionymi w sekcji 13.

SEKCJA 7: Postępowanie z substancjami i mieszaninami oraz ich magazynowanie

7.1. Środki ostrożności dotyczące bezpiecznego postępowania

Zabezpieczyć pojemniki przed mechanicznym uszkodzeniem. Pojemniki, które były już otwierane powinny być ponownie szczelnie zamknięte i przechowywane w pozycji uniemożliwiającej wyciek. Stosować zgodnie z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy. Używać osobistego wyposażenia ochronnego. Unikać zanieczyszczenia oczu i skóry. Unikać wdychania par lub mgieł. Zapewnić odpowiednią wentylację. Nie jeść i nie pić oraz nie palić tytoniu w miejscu stosowania. Myć ręce przed każdą przerwą i po zakończeniu pracy. Zdjąć i uprać skażoną odzież przed ponownym użyciem. Nie ogrzewać produktu. Nie używać narzędzi iskrzących. Stosować wyposażenie w wersji EX. Wyciągnąć źródła zapłonu. Zastosować środki ostrożności zapobiegające wyładowaniom elektrostatycznym. Puste pojemniki mogą zawierać resztki produktu, przez co mogą stwarzać zagrożenie.

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

Przechowywać we właściwie oznakowanych pojemnikach. Przechowywać pojemniki szczelnie zamknięte w suchym, chłodnym i dobrze wentylowanym miejscu. Przechowywać w atmosferze gazu obojętnego. Przechowywać w temperaturach: < 30°C. Trzymać z dala od źródeł ciepła i zapłonu. Chronić przed bezpośrednim światłem słonecznym. Przechowywać w magazynie z instalacją oświetleniową w wykonaniu przeciwwybuchowym. Trzymać z dala od żywności, napojów i paszy dla zwierząt. Przechowywać z dala od materiałów niezgodnych (patrz sekcja 10 karty charakterystyki).

SEKCJA 8: Kontrola narażenia/środki ochrony indywidualnej

8.1. Parametry dotyczące kontroli

Wartość DNEL

Metanol

Metanol	Wartość DNEL	dla pracowników	przez kontakt ze skórą	narażenie ostre	działanie ogólnoustrojowe	40 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla pracowników	przez wdychanie	narażenie ostre	działanie ogólnoustrojowe	260 mg/m ³
	Wartość DNEL	dla pracowników	przez wdychanie	narażenie ostre	działanie miejscowe	260 mg/m ³
	Wartość DNEL	dla pracowników	przez kontakt ze skórą	narażenie przewlekłe	działanie ogólnoustrojowe	40 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla pracowników	przez wdychanie	narażenie przewlekłe	działanie miejscowe	260 mg/m ³
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez kontakt ze skórą	narażenie ostre	działanie ogólnoustrojowe	8 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez wdychanie	narażenie ostre	działanie ogólnoustrojowe	50 mg/m ³
	Wartość DNEL	dla konsumentów	po spożyciu	narażenie ostre	działanie ogólnoustrojowe	8 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez wdychanie	narażenie ostre	działanie miejscowe	50 mg/m ³
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez kontakt ze skórą	narażenie przewlekłe	działanie ogólnoustrojowe	8 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez wdychanie	narażenie przewlekłe	działanie ogólnoustrojowe	50 mg/m ³
	Wartość DNEL	dla konsumentów	po spożyciu	narażenie przewlekłe	działanie ogólnoustrojowe	8 mg/kg mc/dzień
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez wdychanie	narażenie przewlekłe	działanie miejscowe	50 mg/m ³
	Wartość DNEL	dla konsumentów	przez wdychanie	narażenie przewlekłe	działanie miejscowe	50 mg/m ³

Wartości PNEC

Metanol	Wartość PNEC	Woda słodka	15,4 mg/l	{AF = 100}
	Wartość PNEC	Woda morską	15,4 mg/l	{AF = 1000}
	Wartość PNEC	Uwalnianie okresowe	1 540 mg/l	{AF = 10}
	Wartość PNEC	Osad	570,4 mg/kg	

Najwyższe dopuszczalne stężenia

Metanol	NDS	100 mg/m ³
	NDSCH	300 mg/m ³

Komentarz

NDS zgodnie z Rozporządzeniem MIPPS z dn. 6 czerwca 2014, Dz.U. 2014, poz.817

Dopuszczalne wartości biologiczne

Metanol	Mocz	Dopuszczalne wartości biologiczne	6,0 mg/l
---------	------	-----------------------------------	----------

Zalecane procedury monitorowania

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 2 lutego 2011 r. w sprawie badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz.U. 2011, nr 33, poz. 166)

8.2. Kontrola narażenia

Techniczne środki kontroli

Instalacja elektryczna w wykonaniu przeciwwybuchowym.

Do utrzymania narażenia na opary poniżej zalecanych limitów zaleca się stosowanie wentylacji ogólnej i lokalnej wyciągowej.

Zapewnić urządzenia do płukania oczu i prysznic bezpieczeństwa w pobliżu stanowiska pracy.

Indywidualne środki ochrony

Ochrona dróg oddechowych

Używać środków ochrony górnych dróg oddechowych, jeśli nie zapewniono odpowiedniej wentylacji wyciągowej lub jeśli ocena ekspozycji wskazuje taką konieczność. Maski przeciwgazowe z pochłaniaczem wielogazowym. Aparat izolujący drogi oddechowe z niezależnym źródłem powietrza.

Ochrona oczu

Okulary ochronne z osłonami bocznymi

Ochrona rąk i skóry

Rękawice ochronne. Materiał rękawic: Gumy naturalna PCW Kauczuk butylowy Uwzględnić informację podaną przez producenta i dotyczącą czasów przepuszczania i przebicia, i specyficzne warunki w miejscu pracy

Inne wyposażenie ochronne:

Ubranie ochronne w wersji antystatycznej Buty antystatyczne

Odniesienia do przepisów

Środki ochrony osobistej powinny spełniać wymagania Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dn. 21 grudnia 2005 w sprawie zasadniczych wymagań dla środków ochrony indywidualnej (Dz.U. nr 259, poz.2173).

Zalecenia ogólne:

Unikać zanieczyszczenia oczu i skóry oraz wdychania par/gazów/mgły. Zdjąć i uprać skażoną odzież przed ponownym użyciem. Myć ręce przed posiłkami i bezpośrednio po stosowaniu produktu. Nie jeść, nie pić, nie palić podczas stosowania produktu.

Metanol

Kontrola narażenia środowiska

Unikać uwalniania do środowiska. Emisja z układów wentylacyjnych i urządzeń procesowych powinna być sprawdzana w celu określenia ich zgodności z wymogami praw o ochronie środowiska.

SEKCJA 9: Właściwości fizyczne i chemiczne

9.1. Informacje na temat podstawowych właściwości fizycznych i chemicznych

	Stan skupienia	Kolor
Wygląd:	ciecz	bezbarwny
Zapach:	aromatyczny	
Próg zapachu:	2 660 - 11 700 mg/m ³	
pH:	brak dostępnych danych	
Temperatura topnienia/krzepnięcia:	-97,8 °C	
Początkowa temperatura wrzenia i zakres wrzenia:	64 - 65,8 °C	
Temperatura zapłonu:	9,7 °C	
Szybkość parowania:	5,3	względem eteru
Palność (ciała stałego, gazu):	nie dotyczy cieczy	
Górna granica palności lub górna granica wybuchowości:	44 % vol	
Dolna granica palności lub górna granica wybuchowości:	5,5 % vol	
Prężność par:	120 hPa	20 °C
	169,27 hPa	25 °C
	510 hPa	50 °C
Gęstość par:	1,1	
Gęstość względna:	brak dostępnych danych	
Rozpuszczalność:	Woda:	całkowicie rozpuszczalny
	Etanol:	bardzo dobrze rozpuszczalny
	Eter:	bardzo dobrze rozpuszczalny
Współczynnik podziału: n-oktanol/woda:	-0,77	
Temperatura samozapłonu:	455 °C	
Temperatura rozkładu:	brak dostępnych danych	
Lepkość:	Lepkość dynamiczna:	0,544 - 0,59 mPa.s
		25 °C
Właściwości wybuchowe:	Możliwe jest tworzenie wybuchowych mieszanin powietrza z oparami.	
Właściwości utleniające:	brak dostępnych danych.	

9.2. Inne informacje

Minimalna energia zapłonu:	0,14 mJ
Przewodnictwo elektryczne:	brak dostępnych danych
Napięcie powierzchniowe:	brak dostępnych danych

Metanol

Gęstość:	0,7905 - 0,7925 g/cm ³	
Dodatkowe informacje	Masa cząsteczkowa	32,04

SEKCJA 10: Stabilność i reaktywność

10.1. Reaktywność

Produkt jest reaktywny w obecności materiałów niezgodnych.

10.2. Stabilność chemiczna

Stabilny w warunkach normalnych.

10.3. Możliwość występowania niebezpiecznych reakcji

Pary mogą tworzyć z powietrzem mieszaninę wybuchową. Kontakt z materiałami niezgodnymi może spowodować gwałtowne lub wybuchowe reakcje. Działa korodująco na metale.

10.4. Warunki, których należy unikać

Wysoka temperatura. Źródła zapłonu. Promieniowanie UV.

10.5. Materiały niezgodne

Silne utleniacze. Mocne zasady. Kwasy. Sole amonowe.

10.6. Niebezpieczne produkty rozkładu

Podczas rozkładu termicznego mogą uwalniać się: toksyczne gazy/opary. Tlenek węgla. Dwutlenek węgla. Promieniowanie UV może powodować powstawanie formaldehydu.

SEKCJA 11: Informacje toksykologiczne

11.1. Informacje dotyczące skutków toksykologicznych

Toksyczność ostra drogą pokarmową

Metanol	LD50	1 187 - 2 769 mg/kg	szczur	
		0,3 - 1,0 g/kg	człowiek	dawka śmiertelna

Toksyczność ostra przez skórę

Metanol	LD50	17 100 mg/kg	królik	
---------	------	--------------	--------	--

Toksyczność ostra drogą oddechową

Metanol	LC50	128,2 mg/l	4 h	szczur
---------	------	------------	-----	--------

Toksyczność ostra przy innych drogach podania

Działanie żrące/drażniące na skórę

Nie działa drażniąco, królik

Poważne uszkodzenie oczu/działanie drażniące na oczy

Nie działa drażniąco, królik

Działanie uczulające na drogi oddechowe

Nie działa uczulająco, świnka morska

Działanie uczulające na skórę

Nie działa uczulająco, świnka morska

Działanie mutagenne na komórki rozrodcze

Podsumowanie

Kryteria klasyfikacyjne nie zostały spełnione

Rakotwórczość

Podsumowanie

Kryteria klasyfikacyjne nie zostały spełnione

Szkodliwe działanie na rozrodczość

Metanol	NOAEC Toksyczność dla matki	1,3 mg/l	szczur	
	NOAEC Teratogenność	1,3 mg/l	szczur	
	NOAEC Toksyczność dla matki	2,39 mg/l	małpa	
	NOAEC Teratogenność	2,39 mg/l	małpa	
	NOAEL Negatywne działanie dla plemników	1 000 mg/kg mc/dzień		doustnie

Podsumowanie

Metanol

Kryteria klasyfikacyjne nie zostały spełnione

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie jednorazowe

Podsumowanie

Powoduje uszkodzenie narządów

Narażone organy

Oczy

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie powtarzane

Podsumowanie

W oparciu o dostępne dane kryteria klasyfikacyjne nie zostały spełnione

Zagrożenie spowodowane aspiracją

Kryteria klasyfikacyjne nie zostały spełnione

Informacje dotyczące prawdopodobnych dróg narażenia

Wdychanie.

Spżycie.

Kontakt ze skórą.

Kontakt z oczami.

Objawy związane z właściwościami fizycznymi, chemicznymi i toksykologicznymi

Wdychanie.

kaszleł

ból głowy

zawroty głowy

nudności

wymioty

działanie narkotyczne

wrażliwość na światło

zaburzenia ostrości widzenia

Spżycie.

drgawki

zaburzenia ostrości widzenia

Wahania ciśnienia tętniczego.

Zaburzenia krążenia.

arytmie

zapaść krążeniowa

utrata przytomności

Kontakt ze skórą.

odłuszczenie

przy długotrwałym narażeniu

Może wysuszać skórę.

pękanie skóry

Objawy narażenia przewlekłego

stany zapalne

wysypka

Kontakt z oczami.

zaczerwienienie

pieczenie

Opóźnione, bezpośrednie oraz przewlekłe skutki krótko- i długotrwałego narażenia

podrażnienie błon śluzowych układu oddechowego

zapalenie błon śluzowych dróg oddechowych

działanie na ośrodkowy układ nerwowy

Kwasica metaboliczna.

obrzęk płuc

obrzęk mózgu

śpiączka

podrażnienie oczu

Zapalenie spojówek.

Uszkodzenie nerwów wzrokowych.

utrata wzroku

Utrata wzroku może wystąpić po wypiciu 10 ml metanolu.

przy długotrwałym narażeniu

Uszkodzenie ośrodkowego układu nerwowego.

uszkodzenie nerek

Uszkodzenie serca.

SEKCJA 12: Informacje ekologiczne

12.1. Toksyczność

Metanol

Metanol	Toksyczność ostra dla ryb	LC50	15 400 mg/l	96 h	Lepomis macrochirus
	Toksyczność ostra dla ryb	LC50	10 800 mg/l	96 h	Oncorhynchus mykiss
	Toksyczność ostra dla ryb	LC50	10 000 mg/l	48 h	Leuciscus idus
	Toksyczność dla skorupiaków	EC50	> 10 000 mg/l	48 h	Daphnia magna
	Toksyczność ostra dla alg	EC50	ok. 22 000 mg/l	96 h	Pseudokirchneriella subcapitata
	Toksyczność przewlekła dla ryb	EC10/LC10	7 900 mg/l		Oryzias latipes

12.2.Trwałość i zdolność do rozkładu

Metanol	Biochemiczne zapotrzebowanie na tlen	BZT5	0,6 - 1,1 gO ₂ /g		
	Chemiczne zapotrzebowanie na tlen	CHZT	1,42 gO ₂ /g		
	Biodegradowalność		71,5 %	5 dni	woda słodka
	Biodegradowalność		95 %	20 dni	woda słodka
	Biodegradowalność		69 %	5 dni	woda morską
	Biodegradowalność		97 %	20 dni	woda morską
	Okres półtrwania w wodzie		1 - 10 dni		oszacowanie

Podsumowanie
Łatwo biodegradowalny

12.3.Zdolność do bioakumulacji

Metanol	Współczynnik biokoncentracji	BCF	< 10
	Współczynnik podziału: n-oktanol/woda	LogPow	-0,82 - 0,66

Podsumowanie
Nie ulega znaczącej akumulacji w organizmach.

12.4.Mobilność w glebie

Podsumowanie
Produkt jest rozpuszczalny w wodzie. Niski potencjał do adsorpcji. Wysoka mobilność w glebie.

12.5.Wyniki oceny właściwości PBT i vPvB

Substancja nie spełnia kryteriów PBT lub vPvB zgodnie z załącznikiem XIII Rozporządzenia (WE) Nr 1907/2006.

12.6.Inne szkodliwe skutki działania

Nie dopuścić do przedostania się produktu do kanalizacji, wód gruntowych i powierzchniowych oraz gleby.

SEKCJA 13:Postępowanie z odpadami

13.1.Metody unieszkodliwiania odpadów

Przestrzegać niżej wymienionych przepisów:

Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U.2013 poz.21) ze zmianami.

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

Tworzenie odpadów powinno być unikane lub ograniczane do minimum, jeśli to możliwe. Nie usuwać bezpośrednio do kanalizacji. Niszczyć zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie utylizacji odpadów. Niszczyć przez spalanie w specjalnie przygotowanych do tego celu urządzeniach odpowiadających przepisom w zakresie utylizacji odpadów. Opróżnione, nieoczyszczone pojemniki mogą zawierać pozostałości produktu (ciecz, pary) i mogą stwarzać zagrożenie pożarowe/wybuchowe. Nie używać ponownie pustych pojemników. Nieoczyszczonych opakowań/zbiorników nie wolno: łączyć, wiercić, szlifować, spawać ani wykonywać tych czynności w ich pobliżu.

Kod odpadu: 07 01 04* Inne rozpuszczalniki organiczne, roztwory z przemysławania i ciecze macierzyste.

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2014 poz.1923).

SEKCJA 14:Informacje dotyczące transportu

14.1.Numer UN (numer ONZ)

Rodzaj transportu	Numer UN
AUR	1230
RID	1230
ADN	1230
IMDG	1230
ICAO	1230

Metanol

14.2. Prawidłowa nazwa przewoźowa UN

Rodzaj transportu	Prawidłowa nazwa przewoźowa UN
ADR	1230 Metanol
RID	1230 Metanol
ADN	1230 Metanol
IMDG	1230 Metanol
ICAO	1230 Metanol

14.3. Klasa(-y) zagrożenia w transporcie

Rodzaj transportu	Klasa zagrożenia w transporcie:	Kod klasyfikacyjny:	Nr rozpoznawczy zagrożenia:	Kod ograniczeń przejazdu przez tunele:	Numery nalepek ostrzegawczych:
ADR	3	FT1	336	D/E	3 6.1
RID	3	FT1	336	D/E	3 6.1
ADN	3	FT1	336	D/E	3 6.1
IMDG	3	FT1	336	D/E	3 6.1
ICAO	3	FT1	336	D/E	3 6.1



14.4. Grupa pakowania

Rodzaj transportu	Grupa pakowania:
ADR	II
RID	II
ADN	II
IMDG	II
ICAO	II

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

brak dostępnych danych

14.7. Transport luzem zgodnie z załącznikiem II do konwencji MARPOL i kodeksem IBC

nie dotyczy

SEKCJA 15: Informacje dotyczące przepisów prawnych

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

Ustawa z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach (Dz.U. Nr 63 z 2011r. poz.322) z późniejszymi zmianami.
Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 ws. REACH 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/WE i 1999/45/WE oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 z późniejszymi zmianami
Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR).

15.2. Ocena bezpieczeństwa chemicznego

Ocena bezpieczeństwa chemicznego została przeprowadzona dla tej substancji.

SEKCJA 16: Inne informacje

Zmiany w stosunku do wersji poprzedniej

Aktualizacja ogólna

Wyjaśnienie skrótów i akronimów stosowanych w karcie charakterystyki

Asp. Tox. - Zagrożenie spowodowane aspiracją
Aquatic Acute - Stwarzające zagrożenie dla środowiska wodnego, zagrożenie ostre
Aquatic Chronic - Stwarzające zagrożenie dla środowiska wodnego, zagrożenie przewlekłe
Ozone - Stwarzające zagrożenie dla warstwy ozonowej
Lact. - Wpływ na laktację lub oddziaływanie szkodliwe na dzieci karmione piersią
NDS Najwyższe dopuszczalne stężenie
NDSCh Najwyższe dopuszczalne stężenie chwilowe
NDSP Najwyższe dopuszczalne stężenie pulpowe
vPvB (Substancja) Trwała i wykazująca bardzo dużą zdolność do bioakumulacji
PBT (Substancja) Trwała, wykazująca zdolność do bioakumulacji i toksyczna
PNEC Przewidywane stężenie niepowodujące skutków
DNEL Pochodny poziom stężenia, niepowodujący zmian

Metanol

LD50 - Dawka letalna, przy której obserwuje się zgon 50% badanych zwierząt
LC50 - Stężenie letalne, przy którym obserwuje się zgon 50 % badanych zwierząt
LOEC - Najniższe stężenie wywołujące dający się zaobserwować efekt
NOEL - Najwyższe poziomy, przy którym nie obserwuje się efektów
NOEC - Najwyższe stężenie, przy którym nie obserwuje się efektów
ECX - Stężenie efektywne, przy którym obserwuje się X% zmiany np. zmniejszenie wzrostu lub szybkości wzrostu
ADR Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych
ADN Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych Śródlądowymi drogami wodnymi
RID Regülamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych
IMDG Międzynarodowy Kodeks Morski Towarów Niebezpiecznych
ICAO/IATA Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych
UVCH - Substancje o nieznanym lub zmiennym składzie, złożone produkty reakcji lub materiały biologiczne
STOT RE - Działanie toksyczne na narządy docelowe – powtarzane narażenie, kat. I
Expl. - Materiał wybuchowy
Flam. Gas - Gaz łatwo palny
Flam. Aerosol - Wyrób aerozolowy łatwo palny
Ox. Gas - Gaz utleniający
Press. Gas - Gaz pod ciśnieniem
Flam. Liq. - Substancja ciekła łatwo palna
Flam. Sol. - Substancja stała łatwo palna
Self react. - Substancja lub mieszanina samoreaktywna
Pyr. Liq. - Substancja ciekła proforyczna
Pyr. Sol. - Substancja stała proforyczna
Self heat. - Substancja lub mieszanina samonagrzewającą się
Water-react. - Substancja lub mieszanina, która w kontakcie z wodą uwalnia łatwopalny gaz
Ox. Liq. - Substancja ciekła utleniająca
Ox. Sol. - Substancja stała utleniająca
Org. Perox. - Nadtlenek organiczny, typu A
Met. Corr. - Substancja lub mieszanina powodująca korozję metali
Acute Tox. - Toksyczność ostra
Skin Corr. - Działanie żrące na skórę
Skin Irrit. - Działanie drażniące na skórę
Resp. Sens. - Działanie uczulające na drogi oddechowe
Skin Sens. - Działanie uczulające na skórę
Muta. - Działanie mutagenne na komórki rozrodcze, kat. 1A
Carc. - Rakotwórczość
Repr. - Działanie szkodliwe na rozrodczość, kat. 1A
STOT SE - Działanie toksyczne na narządy docelowe

Odniesienia do kluczowej literatury i źródeł danych

Niniejsza karta charakterystyki opracowana została na podstawie karty charakterystyki dostarczonej przez producenta i/lub internetowych baz danych oraz obowiązujących przepisów.

Zalecenia dotyczące wszelkich wskazanych szkoleń pracowników

Osoby uczestniczące w obrocie produktami powinny zostać przeszkolone w zakresie postępowania, bezpieczeństwa i higieny. Pracownicy/kierownicy pojazdów powinni odbyć przeszkolenie i uzyskać stosowne zaświadczenie zgodnie z wymaganiami przepisów ADR.

Wykaz zwrotów wskazujących rodzaj zagrożenia oraz warunki bezpiecznego stosowania

H225 Wysoce łatwo palna ciecz i pary

H301 Działa toksycznie po połknięciu

H311 Działa toksycznie w kontakcie ze skórą

H331 Działa toksycznie w następstwie wdychania

H370 Powoduje uszkodzenie narządów

nie dotyczy

P210 Przechowywać z dala od źródeł ciepła, gorących powierzchni, źródeł iskrzenia, otwartego ognia i innych źródeł zapłonu. Nie palić.

P241 Używać elektrycznego/wentylującego/uświecleniowego/.../ przeciwwybuchowego sprzętu

P243 Przedsięwziąć środki ostrożności zapobiegające statycznemu rozładowaniu

P260 Nie wdychać pyłu/dymu/gazu/mgły/pary/ rozpylanej cieczy.

P280 Stosować rękawice ochronne/odzież ochronną/ ochronę oczu/ochronę twarzy.

P301+P310 W PRZYPADKU POŁKNIĘCIA: natychmiast skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ/lekarzem/...

P303+P361+P353 W PRZYPADKU KONTAKTU ZE SKÓRĄ (lub z włosami): Natychmiast zdjąć całą zanieczyszczoną odzież. Spłukać skórę pod strumieniem wody/prysznicem.

P304+P340 W PRZYPADKU DOSTANIA SIĘ DO DRÓG ODDECHOWYCH: Wyprowadzić lub wynieść poszkodowanego na świeże powietrze i zapewnić mu warunki do swobodnego oddychania.

P308+P311 W przypadku narażenia lub styczności: skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ/ lekarzem/...

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

P405 Przechowywać pod zamknięciem

Inne informacje

Niniejsza karta została przygotowana w celu przekazania dalszym użytkownikom informacji o produkcie

Informacje zawarte w karcie charakterystyki dotyczą produktu w postaci w jakiej jest dostarczany.

Dane zawarte w karcie charakterystyki oparte są na naszej aktualnej wiedzy i doświadczeniu i opisują produkt w zakresie wymogów bezpieczeństwa.

Dane te nie mogą być uważane w żadnym przypadku za opis jakości towaru (specyfikacja produktu).