

**Uchwała Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Nr 06/08/III/2024
z dnia 22 sierpnia 2024 roku**

w sprawie: przyjęcia zmienionej Instrukcji organizacji i postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych PKM-10

Na podstawie § 27 ust. 2 Statutu Spółki oraz art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym, w związku z § 4 lit. e) Regulaminu Organizacyjnego, Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Spółki Akcyjnej podejmuje następującą uchwałę:

§ 1

1. Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Spółki Akcyjnej przyjmuje niniejszym do stosowania zmienioną Instrukcję organizacji i postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych PKM-10, w brzmieniu przedstawionym w załączniku do niniejszej uchwały.
2. Jednocześnie traci moc Instrukcja organizacji i postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych PKM-10 zatwierdzona uchwałą Zarządu nr 6/03/I/2015 z dnia 11 marca 2015 roku.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem **30.08.2024** r.

Prezes Zarządu



Grzegorz Mocarski

PKM – 10

Instrukcja organizacji i postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Spis treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	5
§1. Przeznaczenie i zakres obowiązywania instrukcji	5
§2. Definicje i używane skróty.....	5
§3. Przepisy dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych	7
§4. Władze właściwe w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych	7
§5. Określenie i klasyfikacja towarów niebezpiecznych	8
§6. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TNWR).....	10
§7. Odpady niebezpieczne	13
§8. Ogólne warunki techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania wagonów	14
ROZDZIAŁ II POSTĘPOWANIE PRZY PRZYJĘCIU DO PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	16
§9. Zasady znakowania taboru i jednostek transportowych	16
§10. Nalepki ostrzegawcze i inne oznakowania	19
b) towary chłodzone lub klimatyzowane zostały rozładowane.....	27
§11. Zasady pakowania i ładowania towarów niebezpiecznych razem	27
§12. Zasady wypełniania dokumentów związanych z przewozem towarów niebezpiecznych	28
§13. Obowiązki przewoźnika kolejowego przy przyjęciu przesyłki z towarem niebezpiecznym.....	30
ROZDZIAŁ III POSTĘPOWANIE PRZY PRZEWOZIE TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH ...	31
§14 . Zasady zestawiania pociągów z wagonów zawierających towary niebezpieczne.	31
§15. Technika pracy manewrowej z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne..	32
§16. Dozorowanie przesyłek towarów niebezpiecznych.....	33
§17. Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TNWR).....	34
§18. Przewóz próżnych, nie czyszczonych opakowań i taboru po towarach niebezpiecznych	37
§19 . Przewozy kolejowo-drogowe.....	37
§20. Postępowanie z przesyłką towarów niebezpiecznych na stacji przeznaczenia.....	38
§21. Czynności kontrolne i sprawdzające	39
§22. Postanowienia uzupełniające.....	39
ROZDZIAŁ IV POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU AWARII LUB WYDARZENIA.....	41
§23. Alarmowanie i powiadamianie o zdarzeniu	41
§24 . Prowadzenie działań ratowniczych	42
§25. Badanie okoliczności i przyczyn zdarzenia	43
§26. Kryteria sporządzania raportu ze zdarzenia	43

ROZDZIAŁ V SZKOLENIE I OBOWIĄZKI DORADCY	44
§27. Szkolenie w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych	44
§28. Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych	44

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§1.

Przeznaczenie i zakres obowiązywania instrukcji

1. Postanowienia zawarte w niniejszej instrukcji mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz eliminowanie możliwości powstania zagrożeń dla ludzi i środowiska wynikających z tego procesu.
2. Instrukcja ustala jednolity sposób postępowania wszystkich uczestników przewozu towarów niebezpiecznych na liniach kolejowych zarządzanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A.
3. Postanowienia dotyczące procesu przewozu towarów niebezpiecznych wynikają z:
 - 1) RID - Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych;
 - 2) Załącznika 2 „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);
 - 3) krajowych uregulowań prawnych i przepisów wewnętrznych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

§2.

Definicje i używane skróty

1. **ADR** – umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych włącznie z umowami specjalnymi, podpisana przez wszystkie państwa biorące udział w przewozie.
2. **Doradca** - doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, którego ma obowiązek wyznaczyć każdy uczestnik przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
3. **Jednostka transportowa** - wagon, wagon-cysterna, wagon-bateria, pojazd, pojazd-cysterna, pojazd-bateria, cysterna przenośna, cysterna odejmowalna, kontener, kontener-cysterna, nadwozie wymienne, nadwozie wymienne - cysterna, wieloelementowy kontener do gazu (MEGC).
4. **Numer UN** - międzynarodowy czterocyfrowy numer identyfikacyjny towaru lub przedmiotu niebezpiecznego.

5. **Numer zagrożenia** – jest to numer określający rodzaj i nasilenie zagrożenia towaru niebezpiecznego wskazany w 5.3.2.3.2 RID.
6. **Odległość ochronna** - odległość zmierzona pomiędzy tarczami zderzaków lub ścianami czołowymi kontenerów wielkich:
 - 1) wynosi co najmniej 18 m lub
 - 2) odpowiada dwóm wagonom dwuosiomym lub jednemu wagonowi cztero- lub więcej osiowemu.
7. **Przewóz koleją towarów niebezpiecznych** – każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych wagonem, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem.
8. **Przewoźnik kolejowy** - przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługi trakcyjne.
9. **Regulamin sieci**- określa zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy.
10. **RID** – Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID),
11. **RID/Zał. 2 do SMGS** - przepisy RID i Załącznik 2 do SMGS, jeżeli dane postanowienie występuje w obu przepisach.
12. **Tor do awaryjnego odstawiania** - tor wyznaczony w regulaminie technicznym przeznaczony do usuwania awarii z towarami niebezpiecznymi.
13. **Towary niebezpieczne** - materiały i przedmioty, których przewóz jest zabroniony na podstawie RID/Zał.2 do SMGS, albo jest dopuszczony wyłącznie na warunkach tam podanych.
14. **TNWR** - towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10 RID/Zał.2 do SMGS.
15. **Uczestnicy przewozu koleją towarów niebezpiecznych** - podmioty wymienione w dziale 1.4 RID/ Zał.2 do SMGS prowadzące działalność związaną z przewozem towarów niebezpiecznych.
16. **UTK** - Urząd Transportu Kolejowego.
17. **Zał. 2 do SMGS** - Załącznik 2 "Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych" do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).
18. **Zarządca infrastruktury** - podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.
19. **Wydarzenie/wydarzenie kolejowe** – każda niepożądana sytuacja zaistniała w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu zakłócająca realizację procesu przewozowego, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu

kolejowego, opóźnienie pociągu lub zakłócenie prac manewrowych, obejmujące m.in. zdarzenia i sytuacje potencjalnie niebezpieczne.

§3.

Przepisy dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych

W procesie przewozu towarów niebezpiecznych obowiązują postanowienia następujących przepisów:

- 1) ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym;
- 2) ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych;
- 3) ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach;
- 4) ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe;
- 5) ustawa z dnia 29 listopada 2000 r. Prawo atomowe;
- 6) ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym;
- 7) ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska;
- 8) rozporządzenia, Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym;
- 9) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;
- 10) rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym;
- 11) regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) – będący Załącznikiem C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF);
- 12) Załącznik 2 "Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych" do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS).

§4.

Władze właściwe w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych

1. Pod pojęciem władza właściwa należy rozumieć organ(-y) władzy państwowej lub inne jednostki upoważnione na podstawie przepisów prawa krajowego do wykonywania odpowiednich czynności administracyjnych w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, np. w sprawach klasyfikacji towarów niebezpiecznych, badania i dopuszczania do przewozu opakowań dla towarów niebezpiecznych, wagonów-cystern, kontenerów-cystern, itp.

2. W sprawach kontroli bezpieczeństwem przewozu kolejną towarów niebezpiecznych władzą właściwą jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.
3. W zakresie klasyfikacji materiałów i przedmiotów do klas od 1 do 9, z wyjątkiem materiałów zakaźnych (klasa 6.2) i materiałów promieniotwórczych (klasa 7), władzą właściwą jest minister właściwy do spraw gospodarki.
4. W zakresie warunków przewozu materiałów promieniotwórczych (klasa 7) władzą właściwą jest Prezes Państwowej Agencji Atomistyki.
5. W sprawach warunków przewozu materiałów zakaźnych władzą właściwą jest minister właściwy do spraw zdrowia.
6. W zakresie badania i dopuszczenia do przewozu opakowań dla towarów niebezpiecznych, w tym opakowań typu DPPL, władzą właściwą jest Centralny Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Opakowań (COBRO).
7. W zakresie badania i dopuszczenia do przewozu zbiorników wagonów-cystern (w tym wagonów-baterii przystosowanych do przewozu zestawu wiązek butli) i kontenerów-cystern, wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC), opakowań do przewozu gazów (klasa 2) oraz badań okresowych dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL), władzą właściwą jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.
8. W zakresie przeprowadzenia egzaminów dla doradców ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych władzą właściwą jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.
9. Nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych sprawuje minister właściwy ds. transportu.

§5.

Określenie i klasyfikacja towarów niebezpiecznych

1. Towary niebezpieczne stanowią materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia, mogące powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.
2. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu z materiałem do właściwej klasy oraz grupy pakowania. Klasę towaru określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, odpowiadający kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy.
Klasy towarów niebezpiecznych wg RID/Załącznik 2 do SMGS są następujące:
 - **Klasa 1** Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym;

- **Klasa 2** Gazy;
 - **Klasa 3** Materiały ciekłe zapalne;
 - **Klasa 4.1** Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące i materiały stałe wybuchowe odczulone;
 - **Klasa 4.2** Materiały podatne na samozapalnie;
 - **Klasa 4.3** Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne;
 - **Klasa 5.1** Materiały utleniające;
 - **Klasa 5.2** Nadtlenki organiczne;
 - **Klasa 6.1** Materiały trujące;
 - **Klasa 6.2** Materiały zakaźne;
 - **Klasa 7** Materiały promieniotwórcze;
 - **Klasa 8** Materiały żrące;
 - **Klasa 9** Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.
3. Zgodnie z RID/Zał.2 do SMGS dla towarów klas: 3, 4.1 (oprócz materiałów samoreaktywnych), 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 i 9, przypisane są grupy pakowania określające stopień dominującego zagrożenia:
- 1) **grupa pakowania I** - materiały stwarzające duże zagrożenie;
 - 2) **grupa pakowania II** - materiały stwarzające średnie zagrożenie;
 - 3) **grupa pakowania III** - materiały stwarzające małe zagrożenie.
4. Na podstawie właściwości fizyko-chemicznych towarom (poza klasą 1 i 7) przydzielono kody klasyfikacyjne złożone z liter o następującym znaczeniu:

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

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

5. Poszczególnym towarom niebezpiecznym w różnych klasach zostały przyporządkowane numery UN. Wszystkie pozycje towarów niebezpiecznych wymienione są w dziale 3.2

tabela A (RID/Zał. 2 do SMGS) w porządku numerycznym według ich numerów UN. Tabela ta zawiera informacje dotyczące wymienionych materiałów takie jak: nazwa, klasa, grupy pakowania, numer wzoru nalepki ostrzegawczej, przepisy dotyczące pakowania i przewozu, numer zagrożenia.

6. Pod określeniem "i.n.o." (inaczej nie określone) występują pozycje zbiorcze, pod które mogą być zakwalifikowane materiały, mieszaniny, roztwory lub przedmioty, posiadające niebezpieczne właściwości odpowiadające określonej klasie, kodowi klasyfikacyjnemu i grupie pakowania, i nie są wymienione z nazwy w dziale 3.2 tabela A (RID/Zał. 2 do SMGS).

Dla materiałów i przedmiotów "i.n.o." skierowanych do przewozu po raz pierwszy, wymagane jest przeprowadzenie procedury klasyfikacyjnej wykonanej i zatwierdzonej przez władzę właściwą na podstawie metod, określonych w odrębnych przepisach.

7. Towarów niebezpiecznych, dla których nie została zakończona procedura kwalifikacyjna nie wolno przyjmować do przewozu. Wyjątek stanowi przewóz próbek do dalszego badania, które winny być sklasyfikowane tymczasowo do danej klasy, oficjalnej nazwy i numeru UN.

§6.

Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TNWR)

1. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TNWR) 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.

Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka różnych klas, z wyjątkiem klasy 7, to takie, które są wymienione w tabeli 1.10.3.1.2 do RID/Zał.2 do SMGS i są przewożone w ilościach większych niż określone w tabeli.

Klasa	Pod klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry)c)	Luzem (kg)d)	Sztuka przesyłki (kg)
1	1.1	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456, 0500 0512 i 0513	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
	1.6	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	a)	a)	0
2		gazy palne nietrujące (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F lub FC)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem aerozoli	0	a)	0
3		materiały zapalne ciekłe grupy pakowania I lub II	3000	a)	b)
		materiały wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1		materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1		materiały utleniające ciekłe grupy pakowania I	3000	a)	b)
		nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1		materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
6.2		materiały zakaźne kategorii A (UN 2814 i 2900 za wyjątkiem materiałów pochodzenia zwierzęcego) i odpady medyczne kategorii A (UN 3549)	a)	0	0
8		materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

- a) nie dotyczy,
- b) niezależnie od ilości, przepisów rozdziału 1.10.3 RID/Zał. 2 do SMGS nie stosuje się,
- c) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz w cysternie jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 12 RID/Zał. 2 do SMGS. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu w cysternie, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje,
- d) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz towaru luzem jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 17 RID/Zał. 2 do SMGS. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu towaru luzem, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.

Uwaga:

- „0” oznacza, że dana przesyłka jest TNWR również w przypadku przewozu próżnych nieoczyszczonych jednostek transportowych.

- Zasady zaliczania towarów klasy 7 do TNWR podane są w dziale 1.10 RID/Zał. 2 SMGS i nie są ujęte w niniejszej instrukcji.

- 2. RID/Zał. 2 do SMGS w dziale 1.10 nakłada na wszystkich uczestników przewozu obowiązek sporządzenia "Planu zapewnienia bezpieczeństwa" oraz przeprowadzenia niezbędnego szkolenia personelu biorącego udział w procesie przewozu tej grupy towarów.
- 3. Każdy plan, o którym mowa w ust. 2 powinien zawierać co najmniej następujące elementy:
 - a) specyficzny przydział odpowiedzialności, w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, osobom posiadającym kompetencje, kwalifikacje i wymagane uprawnienia;
 - b) wykaz towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka przewożonych na terenie objętym planem;
 - c) opis bieżących działań i wynikających z nich zagrożeń, włącznie z postojami wynikającymi z warunków przewozu, pozostawianiem towarów niebezpiecznych w wagonach, cysternach lub kontenerach przed, w czasie i po przemieszczeniu, oraz z tymczasowym odstawianiem towarów niebezpiecznych w celu zmiany rodzaju lub środka transportu (przeładunek), o ile ma to zastosowanie;
 - d) wyraźne wyszczególnienie przedsięwzięć, które powinny być podejmowane dla zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa stosownie do odpowiedzialności i obowiązków uczestników, włączając w to:
 - szkolenie;

- politykę zapewnienia bezpieczeństwa (np. działania w przypadku podwyższonego zagrożenia;
 - weryfikację nowo zatrudnianego personelu, lub dopuszczania personelu do zajmowania określonych stanowisk, itp.);
 - praktykę eksploatacyjną (np. wybór lub użycie tras, o ile są one znane, dostęp do towarów niebezpiecznych podczas tymczasowego postoj, bliskość do urządzeń infrastruktury podatnych na zagrożenie, itd.);
 - wyposażenie i zasoby, które będą użyte dla zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa;
- e) skuteczne i aktualizowane procedury dla informowania i przeciwdziałania zagrożeniom, naruszeniom bezpieczeństwa lub incydentom z nimi związanym;
- f) procedury dla oceny i wypróbowywania planów zapewnienia bezpieczeństwa i procedury dla okresowego sprawdzania i aktualizacji planów;
- g) działania dla zapewnienia fizycznego bezpieczeństwa informacji przewozowej zawartej w planie zapewnienia bezpieczeństwa działania mające na celu zapewnienie, że rozpowszechnianie informacji dotyczących przebiegu przewozu, zawartych w planie zapewnienia bezpieczeństwa, ograniczone jest tylko do tych, którym ta informacja jest konieczna. Te działania nie powinny wykluczać udostępniania informacji wymaganych w innych miejscach RID/ Zał.2 do SMGS.
4. Procedury eksploatacyjne, w tym przekazywanie informacji o TNWR oraz powiadamiania o wydarzeniach związanych z bezpieczeństwem przewozu TNWR sporządzone przez przewoźników powinny być zgodne z procedurami zawartymi w "Planach zapewnienia bezpieczeństwa".

§7.

Odpady niebezpieczne

1. Odpady niebezpieczne oznaczają odpady wskazujące co najmniej jedną spośród właściwości niebezpiecznych. Właściwości powodujące, że odpady są odpadami niebezpiecznymi, określa załącznik nr 4 do ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (dalej: ustawa o odpadach).
2. Zgodnie z ustawą o odpadach, przewóz odpadów niebezpiecznych odbywa się z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie towarów niebezpiecznych, co jest równoznaczne ze stosowaniem w tych przypadkach przepisów RID/Zał. 2 do SMGS.

§8.

Ogólne warunki techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania wagonów

1. W regulaminie technicznym należy wyznaczyć tor do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi.
2. Tor do awaryjnego odstawiania wagonów jest przeznaczony do usuwania awarii jednostek transportowych przewożących towary niebezpieczne.
3. Tor do awaryjnego odstawiania wagonów powinien spełniać następujące warunki:
 - 1) mieć minimum 60 m długości użytecznej oraz spełniać wymagane parametry nawierzchni kolejowej określone w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie;
 - 2) posiadać izolację zabezpieczającą przed prądami błędzącymi zgodną z wymaganiami określonymi w Polskich Normach dotyczących izolacji zabezpieczającej przed prądami błędzącymi wywołanymi przez trakcję elektryczną prądu stałego;
 - 3) nie może znajdować się pod wiaduktem, kładką dla pieszych i urządzeniami technicznymi, pod siecią trakcyjną lub siecią elektroenergetyczną;
 - 4) posiadać wyznaczone stanowisko postojowe do awaryjnego odstawiania wagonów, które powinno spełniać następujące warunki:
 - a) mieć co najmniej 35 m długości;
 - b) być zlokalizowane w odległości nie mniejszej niż:
 - a. 50 m od obiektów użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych,
 - b. 40 m od lasu o powierzchni powyżej 3 ha,
 - c. 30 m od innych obiektów budowlanych niż określonych w lit.a,
 - d. 30 m od granicy pasa drogowego drogi publicznej,
 - e. 50 m od granicy terenu zamkniętego ustanowionego przez Ministra Obrony Narodowej,
 - f. 25 m od osi toru głównego zasadniczego lub szlakowego,
 - g. 15 m od przewodów sieci trakcyjnej i elektroenergetycznej,
 - h. 10 m od studzienek oraz urządzeń wodnych, z wyłączeniem szczelnego systemu odwadniania stanowiska postojowego.
 - c) być wyposażone w instalację odgromową i uziemiającą zgodną z wymaganiami określonymi w Polskich Normach;
 - d) posiadać zainstalowany wiatrowskaz;
 - e) być oznakowane tablicą informującą o położeniu stanowiska postojowego oraz znakami informującymi o zagrożeniu pożarem oraz usytuowaniu hydrantu zgodnymi z Polskimi Normami dotyczącymi znaków bezpieczeństwa;

- f) posiadać czynny hydrant o wydajności co najmniej 10 dm³/s lub zapas wody w ilości nie mniejszej niż 100 m³ w przeciwpożarowym zbiorniku wodnym;
- g) posiadać uszczelnioną nawierzchnię zabezpieczającą przed przenikaniem towarów niebezpiecznych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych;
- h) być wyposażone w szczelny system odwadniania, który jest zaopatrzone w urządzenia do zbierania wycieków materiałów niebezpiecznych;
- i) posiadać utwardzony dojazd spełniający co najmniej wymagania dla dróg pożarowych określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej;
- j) być wyposażone w skrzynię z suchym piaskiem, o pojemności nie mniejszej niż 1 m³.

ROZDZIAŁ II

POSTĘPOWANIE PRZY PRZYJĘCIU DO PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

§9.

Zasady znakowania taboru i jednostek transportowych

1. Na każdej ścianie bocznej:

- 1) wagonów-cystern;
- 2) wagonów-baterii;
- 3) wagonów z cysternami odejmowalnymi;
- 4) kontenerów-cystern;
- 5) MEGC;
- 6) cystern przenośnych;
- 7) wagonów do przewozu luzem;
- 8) kontenerów małych lub wielkich do przewozu luzem,
- 9) wagonu lub kontenera przewożącego zapakowane materiały promieniotwórcze z jednym numerem UN na warunkach używania wyłącznego, i bez innych materiałów niebezpiecznych,

przewożących towar niebezpieczny musi być umieszczona pomarańczowa tablica identyfikacyjna, w taki sposób aby była dobrze widoczna.

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

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

2. Obowiązek umieszczenia pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych nieoczyszczonych, nieodkażonych oraz nieodgazowanych wagonów i kontenerów po towarach niebezpiecznych oraz innych jednostek transportowych.
3. Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość). Brzegi tablicy powinny być obwiedzione pasem koloru czarnego o szerokości 15 mm. Wykonana może być w postaci: płyty metalowej,

plyty z folii samoprzylepnej lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia.

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



numer zagrożenia

numer UN

4. Numer zagrożenia powinien być umieszczony w górnej części, zaś numer UN oznaczający dany towar, w dolnej części tablicy. Numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek tablicy.

Numer zagrożenia dla materiałów klas od 2 do 9 składa się z dwóch lub trzech cyfr.

Cyfry w numerze zagrożenia wskazują na:

2 - wydzielanie się gazu spowodowane ciśnieniem lub reakcją chemiczną

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

4 - zapalność materiałów stałych lub samonagrzewanie się materiałów stałych,

5 - działanie utleniające (wzmagające palenie),

6 - działanie trujące lub ryzyko zakażenia

7 - działanie promieniotwórcze

8 - działanie żrące

9 - ryzyko samorzutnej gwałtownej reakcji.

Jeżeli zagrożenie materiału może być wystarczająco określone jedną cyfrą wówczas po tej cyfrze stawia się zero:

np. 20 - gaz duszący lub gaz nie wykazujący dodatkowego zagrożenia.

Podwojenie pewnej cyfry wskazuje na nasilenie odpowiedniego zagrożenia:

np. 33 - materiał ciekły, łatwo zapalny (temperatura zapłonu poniżej 23° C).

Druga lub trzecia cyfra wskazuje na dodatkowe zagrożenie / zagrożenia:

np. 263 - gaz trujący, palny.

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

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

Występuje jednak część numerów zagrożenia wymienionych w 5.3.2.3.2 RID,

które posiadają specjalne znaczenie, np.:

22 gaz schłodzony skroplony duszący;

323 materiał zapalny ciekły, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;
333 materiał piroforyczny ciekły;
362 materiał zapalny ciekły trujący, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;
382 materiał zapalny ciekły żrący, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;
423 materiał stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne lub materiał zapalny stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne, lub materiał samonagrzewający się stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;
44 materiał zapalny stały stopiony w podwyższonej temperaturze;
446 materiał zapalny stały trujący stopiony w podwyższonej temperaturze;
462 materiał trujący stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;
482 materiał żrący stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;
539 nadtlenek organiczny zapalny;
606 materiał zakaźny;
623 materiał trujący ciekły, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;
642 materiał trujący stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;
823 materiał żrący ciekły, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;
842 materiał żrący stały, który reaguje z wodą wydzielając gazy palne;
90 materiał zagrażający środowisku, różne materiały niebezpieczne;
99 różne materiały niebezpieczne przewożone w podwyższonej temperaturze .

Dla materiałów i przedmiotów klasy 1, jako numery zagrożenia stosuje się kody klasyfikacyjne składające się z numeru podklasy i grupy zgodności: np. 1.1 G - materiał i przedmiot stwarzający zagrożenie wybuchem masowym (wybuch masowy to wybuch, który obejmuje natychmiast praktycznie cały ładunek), zawierający zarówno materiał wybuchowy, jak i materiał pirotechniczny, oświetlający, zapalający, łzawiący lub dymotwórczy.

5. Pasy wyróżniające na cysternach.

1) Wagony kolei 1435 mm (5.3.5 RID)

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

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

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

Wagony–cysterny oznacza się wzdłuż części cylindrycznej zbiornika na

wysokości jego osi podłużnej, pasami o szerokości:

a) 300 mm:

- dla UN 1005 AMONIAK BEZWODNY – pas koloru żółtego;
- dla UN 1017 CHLOR – pas koloru ciemno-zielonego;
- dla gazów zapalnych z kodem klasyfikacyjnym 2F, 3F, 4F – pas koloru czerwonego.

b) 500 mm:

- dla UN 1079 DITLENEK SIARKI bezwodnik siarkawy - pas koloru czarnego;
- dla UN 1092 AKROLEINA STABILIZOWANA – pas koloru czarnego;
- dla UN 1230 METANOL - pas koloru czarnego;
- dla UN 1131 DISIARCZEK WĘGLA - pas koloru pomarańczowego;
- dla UN 1162 DIMETYLODICHLOROSILAN - pas koloru pomarańczowego;
- dla UN 1250 METYLOTRICHLOROSILAN - pas koloru pomarańczowego;
- dla UN 1649 MIESZANINA PRZECIWSTRUKOWA DO PALIW SILNIKOWYCH płyn etylowy - pas koloru zielonego;
- dla UN 1325 MATERIAŁ STAŁY ZAPALNY ORGANICZNY, I.N.O. kaprolaktam - pas koloru czerwonego;
- dla UN 1381 FOSFOR ŻÓŁTY - pas koloru czerwonego;
- dla UN 2304 NAFTALEN STOPIONY - pas koloru czerwonego;
- dla UN 2448 SIARKA STOPIONA – pas koloru czerwonego;
- dla UN 3082 MATERIAŁ ZAGRAŻAJĄCY ŚRODOWISKU CIEKŁY, I.N.O. paraantra-cen - pas koloru ciemno – niebieskiego;
- kwasy nieorganiczne ciekłe, mające kody klasyfikacyjne:C1, C3, CF1, CW1, CO1, CT1 pas koloru żółtego.

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

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

§10.

Nalepki ostrzegawcze i inne oznakowania

1. Nalepki ostrzegawcze umieszcza się na:

- 1) opakowaniach;
- 2) opakowaniach dużych ;

- 3) dużych pojemnikach do przewozu luzem (DPPL);
- 4) kontenerach małych.
2. Duże nalepki ostrzegawcze umieszcza się na obu ścianach bocznych:
 - 1) wagonów-cystern;
 - 2) wagonów-baterii;
 - 3) wagonów z odejmowalnymi zbiornikami;
 - 4) innych rodzajach wagonów niż wymienionych wyżej.
3. Duże nalepki ostrzegawcze umieszcza się na obu ścianach bocznych i obu ścianach czołowych:
 - 1) wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC);
 - 2) cystern przenośnych;
 - 3) kontenerów-cystern;
 - 4) kontenerów wielkich;
 - 5) kontenerów do przewozu luzem; oraz na obu przeciwległych stronach kontenera do przewozu luzem elastycznego.
4. Nalepki powinny być odporne na oddziaływanie warunków atmosferycznych bez znaczącej utraty swojej jakości. Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione oznakowania odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.
5. Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu.
6. Wymiary nalepek:
 - 1) dla opakowań nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 100 mm;
 - 2) dla wagonów i kontenerów duża nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 250 mm (nalepki mogą być zmniejszone do wymiaru boku 150 x 150 mm jeżeli powierzchnia, na której można nanieść oznakowanie, jest zbyt mała).
7. Na przesyłkach z towarami niebezpiecznymi, które pod względem oznakowania muszą odpowiadać również przepisom dotyczącym innych rodzajów transportu (np. w przewozach promowych), powinny być umieszczone dodatkowo nalepki ostrzegawcze odpowiadające postanowieniom tych przepisów (np. morskich).
8. Wzory nalepek ostrzegawczych (zgodnie z częścią 5 RID/Zał. 2 do SMGS):

Zagrożenie klasy 1

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym



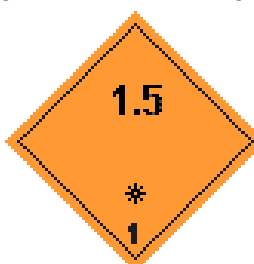
(Nr 1)

Podklasy 1.1, 1.2 i 1.3



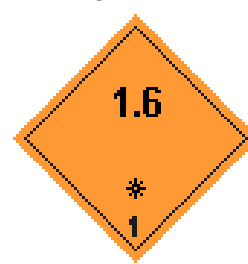
(Nr 1.4)

Podklasa 1.4



(Nr 1.5)

Podklasa 1.5



(Nr 1.6)

Podklasa 1.6

Symbol (eksplodująca bomba): czarny na pomarańczowym tle;

Czarne cyfry na pomarańczowym tle, o wysokości około 30 mm i grubości 5 mm (dla nalepki 100 x 100 mm);

cyfra „1” w dolnym rogu

** Nr podklasy - brak danych, jeśli wybuchowość przedstawia zagrożenie dodatkowe

* Grupa zgodności - brak danych, jeśli wybuchowość przedstawia zagrożenie dodatkowe

Zagrożenie klasy 2

Gazy



(Nr 2.1)

Gazy palne

Symbol (płomień): czarny lub biały z wyjątkiem podanym pod 5.2.2.2.1.6 d RID/ Zał. 2 do SMGS), na czerwonym tle;

Cyfra „2” w dolnym rogu



(Nr 2.2)

Gazy niepalne, nietrujące

Symbol (butla gazowa): czarny lub biały na zielonym tle;

cyfra „2” w dolnym rogu



(Nr 2.3)

Gazy trujące

Symbol (trupia czaszka ze skrzyżowanymi piszczelami): czarny na białym tle;

Zagrożenie klasy 3
Materiały zapalne ciekłe



(Nr 3)

Symbol (płomień): czarny lub biały na czerwonym tle;

cyfra „3” w dolnym rogu

Zagrożenie klasy 4.1
Materiały zapalne stałe,
materiały samoreaktywne,
materiały polimeryzujące
i materiały wybuchowe odczulone
stałe



(Nr 4.1)

Symbol (płomień): czarny na białym tle, z siedmioma czerwonymi pionowymi paskami;

Zagrożenie klasy 4.2
Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.2)

Symbol (płomień): czarny na białym (górną połowę) i czerwonym (dolną połowę) tle;

Zagrożenie klasy 4.3
Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne



(Nr 4.3)

Symbol (płomień): czarny lub biały na niebieskim tle;

cyfra „4” w dolnym rogu

**Zagrożenie klasy 5.1
Materiały utleniające**



(Nr 5.1)

Symbol (płomień nad okręgiem): czarny
na żółtym tle;
cyfra „5.1” w dolnym rogu

**Zagrożenie klasy 5.2
Nadtlenki organiczne**



(Nr 5.2)

Symbol (płomień): czarny lub biały na tle czerwonym(górna połowa),
na żółtym (dolna połowa);
cyfra „5.2” w dolnym rogu

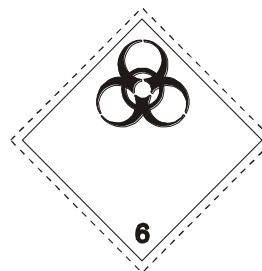
**Zagrożenie klasy 6.1
Materiały trujące**



(Nr 6.1)

Symbol (trupia czaszka ze skrzyżowanymi
piszczelami): czarny na białym tle;

**Zagrożenie klasy 6.2
Materiały zakaźne**



(Nr 6.2)

Symbol (koło, trzy stykające się symbole sierpa) i dane: czarny na
białym tle; w dolnej połowie nalepki ostrzegawczej umieścić napisy:
„MATERIAŁY ZAKAŻNE” i „PRZY USZKODZENIU LUB
WYDOBYWANIU SIĘ NIEZWŁOCZNIE POWIADOMIĆ WŁADZE
SANITARNE”;

cyfra „6” w dolnym rogu

Zagrożenie klasy 7 Materiały promieniotwórcze



(Nr 7A) kategoria
I-BIAŁA

Symbol promieniowania: czarny na białym tle; napis (obowiązkowy): czarny w dolnej połowie nalepki:
„RADIOACTIVE”,
„CONTENTS”,
„ACTIVITY.....”,
„NET WEIGHT.....”;



(Nr 7B) kategoria
II-ŻÓŁTA

Symbol promieniowania: czarny na żółtym tle z białym obrzeżem (górną połowę) i na białym tle (dolną połowę); napis (obowiązkowy): czarny w dolnej połowie nalepki:
„RADIOACTIVE”,
„CONTENTS.....”,
„ACTIVITY.....”;
w polu z czarną ramką: „TRANSPORT INDEX.....”;
po wyrazie „RADIOACTIVE” występują:
trzy czerwone paski;
cyfra „7” w dolnym rogu



(Nr 7C) kategoria
III- ŻÓŁTA

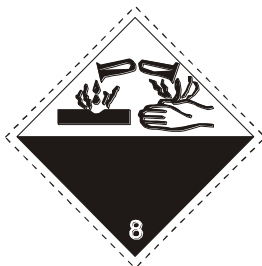


(Nr 7D)
Materiały promieniotwórcze
(tylko duża nalepka)



(Nr 7E)
Materiały rozszczepialne
klasy 7
Białe tło; napis (obowiązkowy):
czarny w górnej połowie nalepki: „FISSILE”;
w polu z czarną ramką w dolnej połowie nalepki:
„CRITICALITY SAFETY INDEX”;

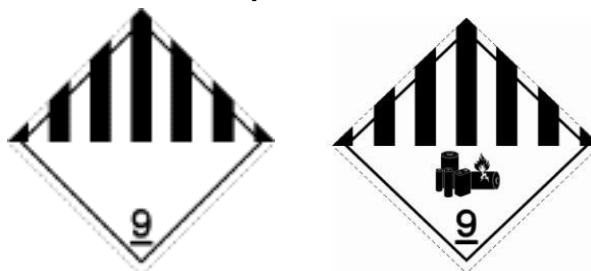
Zagrożenie klasy 8
Materiały żrące



(Nr 8)

Symbol (krople spadające z dwóch próbówek i działające na rękę i metal): czarny na białym tle (górną połowę), czarne tło z białym obrzeżem (dolną połowę);
cyfra „8” w dolnym rogu

Zagrożenie klasy 9
Różne materiały i przedmioty niebezpieczne



(Nr 9)

(Nr 9A)

Symbol (siedem pionowych pasków w górnej części):
czarny na białym tle;
podkreślona cyfra „9” w dolnym rogu

9. Do oznakowania sztuk przesyłek używa się nalepek w kształcie rombu o boku minimum 100 mm wg tych samych wzorów, co nalepek na taborze, z wyjątkiem dużej nalepki dla materiałów promieniotwórczych klasy wg wzoru 7D.1.

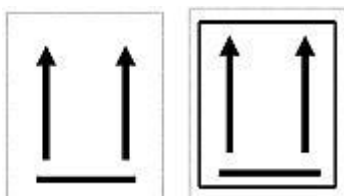
10. Strzałki kierunkowe.

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

Strzałki kierunkowe powinny być naniesione na dwa przeciwległe pionowe boki sztuki przesyłki, przy czym strzałki powinny wskazywać dokładnie kierunek ku górze.

Oznakowanie powinno być prostokątne i na tyle duże, aby odpowiednio do sztuki przesyłki było wyraźnie widoczne.

Strzałki kierunkowe



Dwie czarne lub czerwone strzałki na białym lub właściwie kontrastującym tle.

Prostokątna ramka nie jest obowiązkowa

11. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze.



12. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.

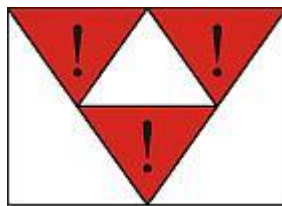


13. Nalepki dotyczące manewrowania



(Nr 13)

Ostrożnie przetaczać



(Nr 15)

Zakaz odrzutu i staczania
Powinien być doczepiony pojazd
trakcyjny. Rozrząd tylko metodą
odstawczą, nie wolno najeżdzać.
Chronić przed najeżdżaniem innych
wagonów.

14. Znak ostrzegawczy o zagrożeniu uduszeniem dla wagonów i kontenerów

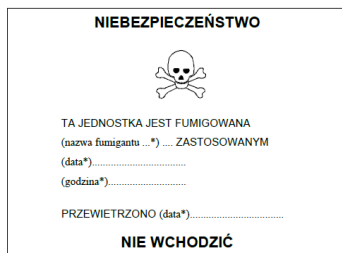


Wagony i kontenery powinny być oznakowane znakiem ostrzegawczym umieszczonym na każdym wejściu, w miejscu gdzie będzie dobrze widoczny dla osób otwierających lub wchodzących do wagonu lub kontenera.

Znak ten powinien pozostać na wagonie lub kontenerze do czasu spełnienia następujących wymagań:

- a) wagon lub kontener został przewietrzony w celu usunięcia niebezpiecznych pozostałości chłodziwa lub czynnika chłodzącego oraz
- b) towary chłodzone lub klimatyzowane zostały rozładowane.

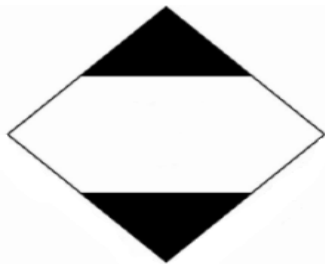
15. Znak ostrzegawczy o fumigacji.



16. Znak dla baterii litowej.



17. Znak dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych.



§11.

Zasady pakowania i ładowania towarów niebezpiecznych razem

1. Szczegółowe zasady pakowania towarów niebezpiecznych zawarte są w dziale 4.1 RID/Zał. 2 do SMGS.

2. Pakowanie towarów niebezpiecznych do jednego opakowania powinno być realizowane z uwzględnieniem zakazu ładowania razem z innymi towarami, z którymi mogą reagować w sposób niebezpieczny.
3. Za reakcje niebezpieczne uważa się:
 - 1) spalanie i/lub wydzielanie znacznej ilości ciepła;
 - 2) wydzielanie zapalnych, duszących, utleniających i/lub trujących gazów;
 - 3) powstawanie materiałów żrących;
 - 4) powstawanie materiałów niestabilnych;
 - 5) niebezpieczny wzrost ciśnienia (tylko w odniesieniu do cystern).

Zasady załadunku towarów niebezpiecznych do jednego wagonu lub kontenera zawarte są w dziale 7.5 RID/Zał. 2 do SMGS, natomiast szczegółowe zasady załadunku sztuk przesyłek towarów niebezpiecznych oznaczonych różnymi nalepkami ostrzegawczymi do jednego wagonu lub kontenera podane są w dziale 7.5.2 RID/Zał. 2 do SMGS.

§12.

Zasady wypełniania dokumentów związanych z przewozem towarów niebezpiecznych

1. Przewoźnik towaru niebezpiecznego sporządza wykaz pojazdów kolejowych (wg wzoru określonego w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym), w rubryce określającej masę ładunku podaje w tonach masę ładunku niebezpiecznego, natomiast w przypadku przewozu kontenerów i kontenerów cystern w rubryce dotyczącej masy ładunku podaje sumę masy kontenera, kontenera cysterny oraz załadowanych do nich towarów niebezpiecznych.
W rubryce uwagi podaje co najmniej numer zagrożenia oraz numer UN przewożonego towaru niebezpiecznego poprzedzony literami „UN”, a jeżeli jest to towar niebezpieczny wysokiego ryzyka dodatkowo skrót „TNWR”. Po wyżej wymienionych wymaganych zapisach przewoźnik może w nawiasie umieścić numery nalepek ostrzegawczych.
2. W przypadku przewozu więcej niż jednego towaru niebezpiecznego, w tym TNWR, o różnych numerach UN w/lub na jednym wagonie, w wierszu wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu dotyczącym numeru wagonu przewożącego towary niebezpieczne w rubryce „uwagi”, przewoźnik powinien wpisać informacje zgodnie z ust.1 lub ust.3 dla wszystkich przewożonych towarów niebezpiecznych.
W uzasadnionych przypadkach, jeżeli przepisy RID/Zał.2 do SMGS nie przewidują

oznakowania lub nie nakładają obowiązku oznakowania jednostki transportowej tablicą pomarańczową, to w wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu w rubryce uwagi dopuszcza się zastosowanie poniższych zapisów stanowiących informację o przewożonych towarach niebezpiecznych:

- 1) litery „UN” i numer UN towaru(-ów) w przypadku przewozu kontenera ze sztukami przesyłek, wagonu ze sztukami przesyłek, oznakowanych tylko dużymi nalepkami ostrzegawczymi;
 - 2) umieszczony w nawiasie numer(-y) nalepki(-ek) ostrzegawczej(-ych) w przypadku przewozu opakowań próżnych nieoczyszczonych, gdy nie jest znany numer(-y) UN pozostałości;
 - 3) litery „LQ” w przypadku przesyłki z towarami niebezpiecznymi zapakowanymi w ilościach ograniczonych (zgodnie z działem 3.4.7 i 3.4.14 RID/Załącznik 2 do SMGS);
 - 4) litery „IMDG” w przypadku przewozu towaru niebezpiecznego niepodlegającego przepisom RID, ale przewożonego w kontenerze znakowanym zgodnie z innymi przepisami dla przewozu towarów niebezpiecznych.
3. W przypadku włączenia do składu pociągu wagonu próżnego nie czyszczonego po towarze niebezpiecznym, w rubryce określającej masę ładunku należy wpisać znak „-” (minus), pozostałe zapisy należy dokonać zgodnie z ust.1 lub 2 (nie dotyczy przypadków wymienionych w 5.4.1.1.6.2.1 RID).
4. Przewoźnik towaru niebezpiecznego na stacji początkowej, lub stacji zmiany zestawienia pociągu przekazuje sporządzony wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu:
- 1) maszyniście pojazdu trakcyjnego;
 - 2) dyżurnemu ruchu.
- Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. będzie pozyskiwała i ujawniała informacje z wykazu pojazdów kolejowych tylko tym służbom, które ich wymagają w celach zapewnienia bezpieczeństwa, ochrony lub udzielania wsparcia w sytuacjach awaryjnych.
5. Jeżeli pociąg z towarem niebezpiecznym, w tym z TNWR, jest uruchamiany na terenie innego zarządcy infrastruktury, to przed wjazdem na infrastrukturę PKM S.A. przewoźnik zobowiązany jest przekazać dyżurnemu ruchu LCS PKM wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu.
- Dopuszcza się teleinformatyczne przekazywanie wykazów pojazdów kolejowych w składzie pociągu po wcześniejszym porozumieniu pomiędzy zarządcą i przewoźnikiem.
- Jeżeli na stacji przeznaczenia ten sam pociąg lub jego skład z towarem niebezpiecznym, w tym z TNWR, ma być wyprawiony wg opracowanego dla niego nowego rozkładu jazdy, tj. z innym numerem pociągu, ww. czynności należy przeprowadzić analogicznie jak na stacji początkowej.
6. Zasady wypełniania dokumentów przewozowych tj. listów przewozowych

dla przewozu towarów niebezpiecznych dotyczących nadawcy, przewoźnika i odbiorcy reguluje Dział 5.4 RID/Zał. 2 do SMGS.

§13.

Obowiązki przewoźnika kolejowego przy przyjęciu przesyłki z towarem niebezpiecznym

1. Przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność przed Pomorską Koleją Metropolitalną S.A. za wszelkie następstwa wynikające z przyjęcia do przewozu niewłaściwie nadanej przesyłki.
2. Przewoźnik powinien w szczególności:
 - 1) sprawdzić, czy towary niebezpieczne nadawane do przewozu są dopuszczone do przewozu zgodnie z RID/Zał. 2 do SMGS;
 - 2) upewnić się, że wymagana dokumentacja jest załączona do dokumentu przewozowego i kierowana dalej;
 - 3) sprawdzić wzrokowo stan zamknięcia zaworów oraz czy wagony i ładunek nie mają widocznych usterek, wycieków lub pęknięć, braków w wyposażeniu itd.;
 - 4) upewnić się, że nie upłynęła data ustalona dla następnego badania dla wagonów cystern, wagonów baterii, wagonów z odejmowalnymi zbiornikami, cystern przenośnych, kontenerów-cystern i MEGC, o ile szczegółowe postanowienia RID/Zał. 2 do SMGS nie stanowią inaczej;
 - 5) sprawdzić, czy wagony nie mają przekroczonej granicy obciążenia;
 - 6) upewnić się, że na wagonach umieszczono właściwe duże nalepki ostrzegawcze i inne wymagane oznakowania;
 - 7) upewnić się, że maszynista posiada instrukcję pisemną wynikającą z RID/Zał. 2 do SMGS;
 - 8) upewnić się, czy w kabinie maszynisty znajduje się wyposażenie określone w ww. instrukcji pisemnej oraz instrukcjach wewnętrznych przewoźnika kolejowego;
 - 9) przekazać maszyniście informacje o znajdowaniu się w składzie pociągu towarów niebezpiecznych, w tym TNWR.
3. Jeżeli przewoźnik zauważy naruszenie wymagań, których mowa w ust. 2, nie powinien podejmować się przewozu przesyłki do czasu usunięcia nieprawidłowości.
4. Przewoźnik przy przyjęciu przesyłki do przewozu jest odpowiedzialny za jej prawidłowy odbiór oraz za prawidłowo sporządzone i przekazane wraz z przesyłką dokumenty przewozowe jak i inne dokumenty związane z przewozem tej przesyłki.

ROZDZIAŁ III

POSTĘPOWANIE PRZY PRZEWOZIE TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

§14 .

Zasady zestawiania pociągów z wagonów zawierających towary niebezpieczne

1. Za zestawienie pociągu przewożącego towary niebezpieczne odpowiada przewoźnik.
2. Przesyłki towarów niebezpiecznych przewozi się pociągami towarowymi, wyjątek stanowią przesyłki ekspresowe, do których są dopuszczone tylko materiały i przedmioty wyraźnie przewidziane w dziale 3.2 tabela A kolumna 19 Regulaminu RID przez przepisy specjalne oznaczone kodem literowo-cyfrowym rozpoczynającym się literami "CE" i tylko w ilościach oraz na zasadach określonych w dziale 7.6 RID.
3. Wagony z towarami niebezpiecznymi oraz wagony próżne nie czyszczone po tych towarach powinny być rozmieszczone w składzie pociągu zgodnie z przepisami wewnętrznymi przewoźnika wykonującego dany przewóz.
4. Przewóz wojskowych towarów niebezpiecznych odbywa się na podstawie odrębnych przepisów, z zastosowaniem zasad podanych w niniejszej instrukcji.
5. Przy przewozie wagonów z materiałami wybuchowymi lub przedmiotami z materiałami wybuchowymi należy stosować odległości ochronne wg zasad określonych w podrozdziale 7.5.3 Regulaminu RID, tj. każdy wagon, kontener wielki, cysterna przenośna lub pojazd drogowy załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr 1, 1.5 lub 1.6 powinien być oddzielony odległością ochronną od wagonów, kontenerów wielkich, cystern przenośnych, kontenerów-cystern, MEGC lub pojazdów drogowych oznaczonych dużymi nalepkami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2 lub pojazdów drogowych, dla których dokument przewozowy wskazuje, że zawierają one sztuki przesyłek oznakowane nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2. Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem ognia.
6. W pociągach, do których włączono wagony z towarem niebezpiecznym, pierwszy i ostatni pojazd kolejowy powinien mieć czynny hamulec zespolony.
7. Wagony załadowane materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległości

ochronne w taki sposób, aby zderzaki były naciśnięte (tak jak dla pociągów pasażerskich).

8. Hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za wagonami z materiałami wybuchowymi powinny być wyłączone. Hamulce tych wagonów nie muszą być wyłączone, jeżeli wagony te są wyposażone w łożyska toczne, mają blachy ochronne mocowane nie-bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelne ściany i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.
9. Wagony-cysterny, wagony-baterie i wagony załadowane kontenerami-cysternami, cysternami przenośnymi, cysternami typu nadwozie wymienne lub MEGC do przewozu gazów klasy 2 powinny posiadać zestawy kołowe bezobręczowe (monoblokowe).
10. Jeżeli wagony z materiałami i przedmiotami wybuchowymi, żrącymi lub trującymi jak również z gazami sprężonymi, skroplonymi albo rozpuszczonymi pod ciśnieniem są konwojowane, to wagon dla konwojenta powinien znajdować się przed wagonami z ładunkiem niebezpiecznym (patrząc w kierunku jazdy).
11. Towary niebezpieczne zapalne powinny być przewożone na zasadach określonych w RID/Zał. 2 do SMGS.

§15.

Technika pracy manewrowej z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne

1. Kierującym manewrami wagonów z towarem niebezpiecznym jest wyznaczony pracownik przewoźnika, zwany dalej „kierownikiem manewrów”.
2. Kierownik manewrów omawiając plan pracy manewrowej powinien poinformować drużynę manewrową, maszynistę oraz dyżurnego ruchu o wykonywaniu manewrów wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności.
3. Przed rozpoczęciem manewrowania wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi drużyna manewrowa winna sprawdzić, czy:
 - 1) okna, pokrywy, zawory, spusty są szczelnie zamknięte;
 - 2) nie ma usypów, wycieków lub innego rozszczelnienia jednostki transportowej.
4. W czasie prac manewrowych wagonów z materiałami i przedmiotami wybuchowymi należy stosować zasadę, aby każdy wagon lub kontener wielki, załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr 1, 1.5 lub 1.6 był oddzielony odległością ochronną od wagonów lub kontenerów wielkich oznaczonych dużymi nalepkami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2. Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem ognia.

5. W wagonach z materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałem wybuchowym oraz zapalnymi ani w pobliżu takich wagonów nie wolno palić tytoniu, rozpalać ognia, ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym źródłem ognia.
6. Zabrania się używania lokomotyw parowych do wykonywania manewrów wagonów z towarami niebezpiecznymi.
7. Prędkość jazd manewrowych z wagonami z towarem niebezpiecznym nie może przekraczać 10 km/h, z wyjątkiem zastrzeżonym w ust. 8.
8. Prędkość jazd manewrowych wagonów z towarem niebezpiecznym, oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z RID lub oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie z Zał. 2 do SMGS, nie powinna przekraczać 5 km/h, o ile regulamin techniczny posterunku ruchu nie przewiduje dalszego zmniejszenia prędkości.
9. Zabrania się staczania i odrzutu wagonów:
 - 1) oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i nr 15;
 - 2) cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z RID oraz oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie z Zał. 2 do SMGS.Wykonywanie manewrów z tymi wagonami musi odbywać się metodą odstawczą.
10. Ograniczenie prędkości manewrowania oraz zakaz staczania i odrzutu wagonów, o których mowa w ust. 7, 8 i 9 nie dotyczy próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarze niebezpiecznym.
11. Wagony oznaczone nalepką nr 13 mogą być odrzucane i staczane pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany dobrze działającym ręcznym hamulcem wagonowym, a jeżeli to jest niemożliwe dwoma płozami hamulcowymi.
12. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną tak aby ich zderzaki były naciśnięte.

§16.

Dozorowanie przesyłek towarów niebezpiecznych

1. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A w każdym momencie przewozu musi mieć dostęp co najmniej do następujących informacji przekazanych od przewoźnika kolejowego:
 - 1) o zestawieniu pociągu, poprzez wskazanie numeru każdego wagonu i jego rodzaju, jeżeli rodzaj wagonu nie jest zawarty w numerze wagonu,
 - 2) o numerach UN przewożonych towarów niebezpiecznych w lub na każdym wagonie, lub o przewozie towarów niebezpiecznych zapakowanych w ilościach ograniczonych

zgodnie z działem 3.4 RID/ Zał.2 do SMGS. Jeżeli przewożone są tylko takie towary i zgodnie z działem 3.4 RID/ Zał.2 do SMGS wymagane jest oznakowanie wagonu lub kontenera wielkiego,

- 3) o umiejscowieniu każdego wagonu w składzie pociągu (zestawienie składu pociągu).
2. Wagony z przesyłkami towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka należy przewozić pociągami towarowymi w sposób gwarantujący jak najmniejszą liczbę postojów, prac manewrowych i najszybszy dowóz do stacji przeznaczenia.
3. Organizacja oraz pełna odpowiedzialność za powierzoną przesyłkę podczas przewozu koleją towarów niebezpiecznych spoczywa na przewoźniku kolejowym. Przewoźnik kolejowy lub nadawca zapewnia na własny koszt dozór przesyłek które tego wymagają. Osoba dozorująca może przebywać w wagonie wraz z przesyłką (o ile warunki i bezpieczeństwo osoby na to zezwalają), bądź w oddzielnym wagonie.
4. Osoba dozorująca powinna posiadać właściwe zezwolenie do przebywania na obszarze kolejowym Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., zgodnie z postanowieniami Regulaminu sieci.

§17.

Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TNWR)

1. W celu zminimalizowania możliwości kradzieży lub niewłaściwego użycia towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TNWR) ich przewóz podlega śledzeniu, polegającym na:
 - 1) przekazywaniu informacji o nadaniu TNWR do przewozu pomiędzy przewoźnikiem a Pomorską Koleją Metropolitalną;
 - 2) sprawowaniu nadzoru nad wagonami z TNWR;
 - 3) przekazywaniu informacji pomiędzy pracownikami sąsiednich posterunków ruchu (Lokalne Centrum Sterowania) o przejeździe pociągu z TNWR;
 - 4) odnotowywaniu w dokumentach (telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu) informacji o przejeździe pociągu z TNWR;
 - 5) przekazywaniu przez pracowników posterunku ruchu do pracowników wyznaczonych przez PKM informacji o postojach oraz ewentualnych zagrożeniach;
 - 6) przekazywaniu przez dyżurnego ruchu właściwym pracownikom wyznaczonym regulaminem technicznym, informacji o przybyciu przesyłki z TNWR w pociągu do stacji przeznaczenia.

2. Śledzenie przewozu TNWR nie obejmuje prowadzenia szczegółowych rejestrów przesyłek z towarami niebezpiecznymi, ze względu na konieczność ograniczenia dostępu osób niepowołanych do informacji o rodzajach i trasach przewozu TNWR.
3. Dla zapewnienia szybkiego obiegu informacji i sprawowania nadzoru nad przesyłkami TNWR w procesie przewozu tych towarów, należy zapewnić przekazywanie informacji pomiędzy przewoźnikiem i Pomorską Koleją Metropolitalną S.A. Procedury postępowania z przesyłkami towarów TNWR z dostosowaniem do warunków lokalnych, zawarte są w „Planach zapewnienia bezpieczeństwa” dla towarów wysokiego ryzyka, sporządzonych zgodnie z postanowieniami działu 1.10 RID/Zał. 2 do SMGS.
4. Nadzór nad wagonami z TNWR sprawują wyznaczeni pracownicy przewoźnika.
5. W celu zminimalizowania możliwości kradzieży lub niewłaściwego użycia towarów niebezpiecznych, w tym TNWR, dyżurny ruchu LCS PKM i pracownicy przewoźnika w zakresie swoich obowiązków zobowiązani są do zachowania wzmożonej czujności podczasjazd manewrowych, przejazdu lub postoju pociągu z tymi towarami. Dla wjazdu, wyjazdu, przejazdu i postoju pociągu z towarem niebezpiecznym, w tym z TNWR, należy wybrać tor wyznaczony w regulaminie technicznym posterunku ruchu.
6. W celu zminimalizowania postoju wagonów z TNWR należy stosować zasadę włączania ich do pociągów najwcześniej odjeżdżających ze stacji w danej relacji.
7. Przekazywanie informacji i sprawowanie nadzoru podczas realizacji przewozu TNWR polega na:
 - 1) w procesie planowania dyspozytorskiego wyznaczony pracownik przewoźnika wprowadza do systemu PKP PLK niezbędne dane i powiadamia dyspozytora Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. o zamiarze włączenia do pociągu wagonów z TNWR, podając numery UN towarów i zagrożenia oraz ilość wagonów;
 - 2) dyspozytor przekazuje informacje do pracowników wyznaczonych w regulaminie technicznym posterunku ruchu o znajdowaniu się w pociągu wagonów z przesyłkami TWR, podając numer pociągu;
 - 3) po zestawieniu składu pociągu wyznaczony pracownik przewoźnika informuje dyżurnego ruchu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. o numerze pociągu i liczbie wagonów z TNWR włączonych do pociągu z określeniem numerów UN tych towarów, dyżurny ruchu o powyższym powiadamia dyspozytora potwierdzając wyniki planowania;
 - 4) dyspozytor prowadzi nadzór nad przejazdem pociągu z wagonami z TNWR, na podstawie informacji zawartych w systemie SEPE-EDR;
 - 5) dyżurny ruchu prowadzi nadzór nad przejazdem pociągu z TNWR, ponadto w ramach zapowiadania pociągów dyżurni ruchu na trasie przejazdu pociągu z włączonymi wagonami z TNWR przekazują sobie informacje, podając po numerze pociągu słowa:

"z TNWR"; i dokonują stosownych zapisów w rubryce „uwagi” prowadzonego dziennika ruchu

- 6) po przybyciu pociągu z przesyłką TNWR do stacji przeznaczenia dyżurny ruchu informuje o powyższym pracowników wyznaczonych regulaminem technicznym i dokonuje stosownego zapisu w dzienniku telefonicznym;
 - 7) po przybyciu pociągu z przesyłką TNWR do stacji przełączenia, w celu włączenia jej do następnego pociągu należy przeprowadzić kolejny proces planowania.
8. Jazda pociągu z TNWR w odstępstwie od rozkładu jazdy i nieplanowe postoje pociągu z TNWR na stacjach pośrednich:
- 1) w przypadkach odchyień od rozkładu jazdy należy starać się zapewnić pierwszeństwo przejazdu pociągu z TNWR przed innymi pociągami towarowymi;
 - 2) nieplanowe, dłuższe postoje (ponad 60 minut) pociągu z TNWR na stacji pośredniej wynikające z nieprzewidzianych sytuacji w prowadzeniu ruchu pociągów powinny być zgłaszane przez dyżurnych ruchu dyspozytorowi.
Dyspozytor po otrzymaniu powyższej informacji powiadamia w sposób udokumentowany „za numerem” dyspozytora przewoźnika.
9. Przekazywanie informacji i obserwacja pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny nie będący TNWR.
- 1) włączeniu do pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym nie będącym TNWR, pracownik przewoźnika informuje dyżurnego ruchu LCS PKM poprzez:
 - a) przekazanie w sposób określony w regulaminie technicznym posterunku ruchu wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu wypełnionego zgodnie z § 12 niniejszej instrukcji;
 - b) zgłoszenie gotowości pociągu do odjazdu zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji PKM-01;
 - 2) dyżurny ruchu po sprawdzeniu zgodności danych ujętych w wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu z informacjami przekazanymi w zgłoszeniu gotowości pociągu do odjazdu oznacza właściwą cechę w systemie SEPE-EDR.
 - 3) w ramach zapowiadania pociągów dyżurni ruchu na trasie przejazdu przekazują sobie informacje, podając po numerze pociągu słowa: „z towarami niebezpiecznymi” i dokonują stosownego zapisu w rubryce „uwagi” prowadzonego dziennika ruchu.
10. Dyżurny ruchu LCS PKM zobowiązany jest do obserwacji przejazdu pociągu.
- W przypadku stwierdzenia rozbieżności pomiędzy oznakowaniem przesyłki wskazującym na znajdowanie się w składzie pociągu towaru niebezpiecznego, w tym TNWR, a jej zgłoszeniem należy:
- 1) dyżurny ruchu po zauważeniu lub uzyskaniu informacji, że w składzie pociągu znajduje się towar niebezpieczny lub TWR o czym nie został poinformowany lub w

przypadku TWR nie jest to zaznaczone w systemie SEPE-EDR, zaistniałą sytuację wstępnie wyjaśnia z maszynistą, a po potwierdzeniu nieprawidłowości dokonuje stosownego odpisu w dzienniku telefonicznymi powiadamiami dyspozytora.

- 2) dyspozytor przekazuje uzyskaną informację dyspozytorowi przewoźnika i właściwemu dyspozytorowi liniowemu PKP PLK i dokonuje odpisu „za numerem” w dzienniku dyspozytora ruchu.
11. Do czasu wdrożenia prawidłowych procedur pociąg należy zatrzymać na najbliższej stacji, która umożliwi taki postój (na tor określony w regulaminie technicznym).
12. W przypadku awaryjnego wyłączenia wagonu przewożącego towar niebezpieczny TNWR należy w sposób udokumentowany powiadomić przewoźnika i dokonać stosownych zapisów w prowadzonej dokumentacji oraz powiadomić dyspozytora.

§18.

Przewóz próżnych, nie czyszczonych opakowań i taboru po towarach niebezpiecznych

1. Przewóz próżnych nieczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych powinien być realizowany na takich samych warunkach, jak w stanie ładownym, tzn. powinny być:
 - 1) zamknięte i szczelne;
 - 2) oznakowane nalepkami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio przewożonego towaru;
 - 3) oznaczone pomarańczową tablicą identyfikacyjną z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru;
 - 4) oznaczone numerem UN ostatnio przewożonego towaru (dotyczy tylko opakowań).
2. Przewóz próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych nie podlega przepisom RID/Zał. 2 do SMGS.
3. Przed przekazaniem do przewozu próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych, przewoźnik winien się upewnić, że zostały usunięte lub zasłonięte wszelkie oznakowania wskazujące na możliwość przewozu towarów niebezpiecznych.

§19 .

Przewozy kolejowo-drogowe

1. Towary niebezpieczne mogą być przewożone również w komunikacji kombinowanej kolejowo-drogowej, co oznacza przewóz pojazdów drogowych z towarami niebezpiecznymi na wagonach kolejowych.

2. Nie dopuszczone jest przewóz naczep załadowanych następującymi towarami :
 - 1) materiały klasy 1 - UN 0074, 0113, 0114, 0129, 0130, 0135, 0224 i 0473;
 - 2) materiały klasy 4.1- UN od 3231 do 3240, 3533, 3534;
 - 3) materiały polimeryzujące z klas 1 do 8, wymagające kontroli temperatury;
 - 4) materiały klasy 5.2 – UN od 3111 do 3120;
 - 5) materiały klasy 8 – UN 1829.
3. Pojazdy drogowe przeznaczone do przewozu w komunikacji kombinowanej kolejowo-drogowej, a także ich zawartość, powinny odpowiadać wymaganiom "Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych" (ADR).
4. Wagony użyte do przewozu w komunikacji kombinowanej kolejowo-drogowej muszą być oznakowane na obu ścianach bocznych dużymi nalepkami ostrzegawczymi tablicami pomarańczowymi i innymi znakami wymaganymi zgodnie z ADR dla przewożonych towarów niebezpiecznych, jeżeli te oznakowania założone na przewożonym pojeździe drogowym nie są widoczne z zewnątrz wagonu. Na ścianie przedniej przyczepy przewożącej sztuki przesyłek odłączonej od jej jednostki ciągnącej wymagane jest założenie tablicy pomarańczowej takiej samej, jaka jest założona na ścianie tylnej lub odpowiednich dużych nalepek ostrzegawczych na obu ścianach bocznych przyczepy.

§20.

Postępowanie z przesyłką towarów niebezpiecznych na stacji przeznaczenia

1. Dyżurny ruchu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. na stacji przeznaczenia przyjmuje pociąg z towarem niebezpiecznym na tor określony w regulaminie technicznym i o powyższym informuje pracowników wyznaczonych regulaminem technicznym.
2. Nie wolno przyjmować pociągów towarowych przewożących towary niebezpieczne na tor częściowo zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości albo jest zakończony kozłem oporowym.
3. Po przybyciu przesyłki na stację przeznaczenia przewoźnik m.in. musi sprawdzić stan wagonów (przesyłki) w zakresie:
 - 1) zamknięcia lub ewentualnego rozszczelnienia;
 - 2) oplombowania;
 - 3) oznakowania tablicami identyfikacyjnymi i nalepkami ostrzegawczymi.W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości należy postępować zgodnie z odrębnymi przepisami.
4. Po przybyciu przesyłki na stację przeznaczenia, przewoźnik powinien dążyć do jak najszybszego przekazania jej odbiorcy.

§21.

Czynności kontrolne i sprawdzające

1. Uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych powinni, stosownie do zakresu swoich obowiązków, bezzwłocznie udostępnić upoważnionym przedstawicielom właściwych władz, informacje potrzebne do przeprowadzenia kontroli.
2. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. ma prawo dokonywania przez swoich pracowników w zakresie określonym w Regulaminie sieci do czynności sprawdzających, dotyczących pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami przewozu towarów niebezpiecznych.
3. Upoważnione osoby przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. mają prawo do sprawdzenia:
 - 1) stanu oznakowania taboru przewożącego towary niebezpieczne;
 - 2) terminów następnych badań i rewizji okresowej wagonu i zbiornika;
 - 3) wzrokowej oceny stanu szczelności i kompletności linek uziemiających zbiornika;
 - 4) wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu;
 - 5) przeszkolenia pracowników Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wykonujących czynności związane z przewozem kolejną towarów niebezpiecznych;
 - 6) dokumentacji Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. prowadzonej przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych;
 - 7) prawidłowości informacji przekazanej dla Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. o zestawieniu składu pociągu na stacji nadania i przełączania ze stanem faktycznym przewożonych towarów niebezpiecznych szczególnie TNWR (na podstawie wykazu pojazdów kolejowych oraz ich oznakowania).
4. Z przeprowadzonych czynności sprawdzający sporządza notatkę w dwóch egzemplarzach, z których jeden egzemplarz przekazuje zainteresowanej jednostce.
5. Kontrole i sprawdzenia powinny być przeprowadzone bez narażenia osób, majątku i środowiska, a także bez zakłócania ruchu kolejowego.

§22.

Postanowienia uzupełniające

1. Pracownik uczestnika przewozu po zauważeniu nieprawidłowości mogących świadczyć o próbach kradzieży i innych zagrożeniach lub otrzymaniu informacji o tych nieprawidłowościach, powiadamia dostępnymi środkami łączności odpowiednie służby w celu podjęcia skutecznej interwencji.

-
2. Zabrania się prowadzenia pociągów z towarami niebezpiecznymi, gdy na torze sąsiednim jest prowadzone szlifowanie szyn specjalistycznymi pojazdami kolejowymi.

ROZDZIAŁ IV

POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU AWARII LUB WYDARZENIA

§23.

Alarmowanie i powiadamianie o zdarzeniu

1. Pracownik Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. i przewoźnika, który zauważył, że może dojść do wydarzenia stwarzającego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dla życia i zdrowia ludzi lub dla środowiska, powinien zastosować wszelkie dostępne środki, aby zapobiec temu wydarzeniu lub ograniczyć jego skutki.
2. W razie zaistnienia wydarzenia z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, każdy pracownik, o którym mowa w ust. 1, powinien w miarę potrzeby i w miarę własnych możliwości:
 - 1) zaalarmować osoby znajdujące się w strefie zagrożenia;
 - 2) udzielić niezbędnej pomocy osobom poszkodowanym;
 - 3) zabezpieczyć miejsce wydarzenia;
 - 4) niezwłocznie powiadomić o wypadku dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu oraz właściwe służby ratownicze.
3. Przewoźnik zobowiązany jest powiadomić odbiorcę (nadawcę) o przeszkodzie w przewozie przesyłki z towarem niebezpiecznym.
4. Dyżurny ruchu po otrzymaniu informacji o wydarzeniu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny alarmuje służby ratownicze, w razie konieczności wstrzymuje ruch w rejonie wydarzenia oraz powiadamia dyspozytora.

Dyspozytor powiadamia przełożonych oraz dyspozytora przewoźnika oraz właściwego dyspozytora liniowego PKP PLK.
5. Podczas alarmowania i powiadamiania należy przekazywać jak najwięcej informacji dotyczących wydarzenia, między innymi należy podać:
 - 1) miejsce wydarzenia (rejon stacji, kilometraż szlaku, nr toru, umiejscowienie wagonu w składzie pociągu);
 - 2) objawy i rozmiary wydarzenia z towarem niebezpiecznym (wyciek, ulatnianie się lub wysypywanie substancji chemicznych, pożar lub wybuch, wyciek kropelkowy lub strumieniowy);

- 3) rodzaj towaru niebezpiecznego na podstawie oznakowania wagonu (na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej);
 - 4) czy są osoby poszkodowane i czy występuje poważne zagrożenie życia ludzi lub środowiska;
 - 5) rodzaj wagonu, itp.
6. W przypadku zaistnienia wydarzenia podczas jazdy pociągu, maszynista w porozumieniu z właściwym dyżurnym ruchu, powinien zatrzymać pociąg w miejscu umożliwiającym prowadzenie działań ratowniczych. W razie stwierdzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia, maszynista powinien bezzwłocznie unieruchomić i zabezpieczyć pociąg, a następnie oddalić się ze strefy zagrożenia, o ile jest to możliwe z dokumentami przewozowymi.

§24 .

Prowadzenie działań ratowniczych

1. Działania ratownicze na miejscu wydarzenia prowadzą jednostki ochrony przeciwpożarowej, którym mogą udzielać pomocy wezwane zespoły kolejowego ratownictwa technicznego, pociągi sieciowe lub inne.
2. Do czasu przybycia jednostek ochrony przeciwpożarowej akcją usuwania skutków wydarzenia kieruje osoba wyznaczona przez kierownika jednostki organizacyjnej, która zabezpiecza miejsce wydarzenia, zgodnie z instrukcją PKM-13 oraz współpracuje z dyspozytorem w celu umożliwienia sprawnego dojazdu ekip ratowniczych.
3. Kierującym działaniami ratowniczymi jest pierwszy przybyły na miejsce wydarzenia dowódca jednostki ochrony przeciwpożarowej. Przekazuje on kierowanie działaniami wyłącznie osobom uprawnionym (wyższym dowódcom ze straży pożarnej), określonym w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Kierujący działaniami ratowniczymi decyduje o miejscu i sposobie przeprowadzenia tych działań.
4. Pracownicy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. oraz przewoźników zobowiązani są do udzielania wszelkich informacji i niezbędnej pomocy przy prowadzeniu działań ratowniczych i usuwaniu skutków zdarzeń z towarami niebezpiecznymi.
5. W uzgodnieniu z kierującym działaniami ratowniczymi wagony, z których następuje emisja towaru niebezpiecznego, w miarę możliwości należy przestawić na tor do awaryjnego odstawiania wagonów lub na inny tor umożliwiający sprawne przeprowadzenie dalszej akcji ratowniczej.

§25.

Badanie okoliczności i przyczyn zdarzenia

1. Postępowanie w sprawach zdarzeń z przesyłkami zawierającymi towary niebezpieczne prowadzi komisja powołana i pracująca według zasad określonych w instrukcji PKM-13.
2. W pracach komisji udział biorą doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych kolejną Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. oraz przewoźnika, nadawcy lub właściciela wagonu.

§26.

Kryteria sporządzania raportu ze zdarzenia

1. W przypadku, gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało jego uwolnienie lub jeśli wystąpiło ryzyko nieuchronnej straty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska lub jeśli nastąpiła interwencja władz, doradca sporządza "Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych". Szczegółowe kryteria tych zdarzeń określa punkt 1.8.5.3 przepisów RID/Zał. 2 do SMGS.
2. Wzór „Raportu o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych” określono w punkcie 1.8.5.4. przepisów RID/Zał. 2 do SMGS.
3. Jeżeli w związku z przewozem towarów niebezpiecznych miał miejsce poważny wypadek lub awaria w rozumieniu RID/Zał. 2 do SMGS Pomorska Kolej Metropolitalna S.A, w terminie 14 dni od dnia wystąpienia zdarzenia, przekazuje „Raportu o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych” Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

ROZDZIAŁ V

SZKOLENIE I OBOWIĄZKI DORADCY

§27.

Szkolenie w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych

1. Pracownicy, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i zakresu obowiązków - zgodnie z działem 1.3 RID/Zał. 2 do SMGS uwzględniając elementy zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie TNWR - zgodnie z działem 1.10 RID/Zał. 2 do SMGS.
2. Szkolenie specjalistyczne powinno obejmować co najmniej następujące tematy:
 - 1) treść właściwych przepisów i instrukcji;
 - 2) klasyfikacja towarów niebezpiecznych i z zagrożeniami wynikającymi z poszczególnych klas;
 - 3) znakowanie przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
 - 4) postępowanie w sytuacjach krytycznych w przypadku wystąpienia nieprawidłowości.
3. Przed wejściem w życie zmian do przepisów RID/Zał. 2 do SMGS dodatkowemu przeszkoleniu w zakresie zmian podlegają również pracownicy pośrednio związani z przewozem towarów niebezpiecznych pełniący nadzór nad pracownikami grupy zawodowej 3 zgodnie z 1.3.2.2.1 RID/Zał. 2 do SMGS.

§28.

Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

1. W celu zapewnienia prawidłowego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, w oparciu o ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych oraz RID/Zał. 2 SMGS, w jednostkach organizacyjnych Pomorskiej Kolej Metropolitalnej S.A., przewoźników, nadawcy i odbiorcy uczestniczących w przewozie koleją towarów niebezpiecznych lub związanych z tym przewozem czynnościami nadzoru lub konwojowania należy wyznaczyć doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, zwanego dalej "doradcą".
2. Doradcą może być osoba posiadająca aktualne uprawnienia wydane przez władzę właściwą.

3. Doradca jest uprawniony do:
 - 1) wstępu na teren oraz dostępu do obiektów i urzędzeń związanych z procesem przewozu, załadunku, napełniania, rozładunku lub przeładunku znajdujących się na terenie nadzorowanej jednostki organizacyjnej lub jednostek organizacyjnych;
 - 2) kontroli czynności i procedur zapewniających bezpieczny przewóz kolejną towarów niebezpiecznych;
 - 3) wglądu do dokumentacji prowadzonej przez nadzorowane jednostki uczestników przewozu.
4. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. sporządza roczne sprawozdanie z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.

Jeden egzemplarz należy przysyłać do Prezesa UTK do 28 lutego każdego roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie, a drugi należy przechowywać przez okres 5 lat.

Sprawozdanie to należy sporządzić na druku wg wzoru określonego przez właściwego ministra ds. transportu.
5. Głównym zadaniem doradcy jest, przy zachowaniu odpowiedzialności kierującego jednostką organizacyjną dążenie poprzez zastosowanie wszystkich odpowiednich środków i działań, do prowadzenia działalności zgodnie z obowiązującymi przepisami, w możliwie najbezpieczniejszy sposób. Obowiązki doradcy są określone w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych oraz w punkcie 1.8.3.3 RID/Załącznik 2 do SMGS.
6. Zakres zadań i obowiązków doradcy obejmuje również śledzenie następujących praktyk i procedur związanych z działalnością Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o których mowa:
 - 1) procedur służących zachowaniu zgodności z przepisami dotyczącymi identyfikacji przewożonych towarów niebezpiecznych;
 - 2) praktyki przedsiębiorstwa w zakresie uwzględniania wymagań specjalnych związanych z przewożonym towarem w przypadku zakupu środków transportu;
 - 3) procedur służących sprawdzeniu wyposażenia używanego w związku z transportem, załadunkiem i rozładunkiem towarów niebezpiecznych;
 - 4) prawidłowego szkolenia pracowników przedsiębiorstwa włącznie ze zmianami do przepisów, oraz postępowania z dokumentacją szkolenia;
 - 5) wprowadzania prawidłowych procedur ratowniczych w zakresie wypadków i wydarzeń mogących zagrażać bezpieczeństwu podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;

- 6) prowadzenia dochodzeń oraz, o ile jest to wymagane, sporządzania raportów na temat poważnych wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
- 7) wprowadzania odpowiednich środków w celu przeciwdziałania powtarzaniu się wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów;
- 8) uwzględniania przepisów prawnych oraz wymagań specjalnych odnoszących się do przewozu towarów niebezpiecznych, przy wyborze podwykonawców oraz innych osób trzecich;
- 9) kontrolowania, czy pracownicy związani z przewozem, załadunkiem lub rozładunkiem towarów niebezpiecznych posiadają szczegółowe procedury postępowania i instrukcje;
- 10) stosowania środków mających na celu zwiększanie wiedzy w zakresie zagrożeń związanych z przewozem, załadunkiem i rozładunkiem towarów niebezpiecznych;
- 11) wprowadzania procedur kontrolnych służących sprawdzeniu, czy środek transportu zaopatrzone jest w wymagane dokumenty i sprzęt awaryjny oraz czy takie dokumenty i sprzęt odpowiadają przepisom;
- 12) wprowadzania procedur kontrolnych służących sprawdzeniu przestrzegania wymagań dotyczących załadunku i rozładunku;
- 13) wprowadzenia planów bezpieczeństwa zgodnie z 1.10.3.2 do RID/ Zał.2 do SMGS.