



Załącznik do Decyzji Prezesa UTK
Nr. DBK-LW42B.500.18F.13.2014
z dnia 11.08.2014r.

GŁÓWNY SPECJALISTA

PKM – 10

mgr Monika Jankowska-Stelmaszewska

Instrukcja organizacji i postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Gdańsk, czerwiec 2014 r.

Prezes Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Wiceprezes Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Krzysztof Rudziński

Tadeusz Heyda

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA

Nr kol.	Zmianę (uzupełnienie) wprowadzono		Dotyczy § ust.	Zmiana (uzupełnie- nie) obowiąz- zuje od dnia	Data i czytelny podpis pracownika wnoszącego zmianę (uzupełnienie)
	rok	Nr decyzji Prezesa UTK			
1	2	3	4	5	6

Spis treści

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA	2
ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
§1. Przeznaczenie i zakres obowiązywania instrukcji	4
§2. Definicje i używane skróty	4
§3. Przepisy dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych	6
§4. Władze właściwe w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych	6
§5. Określenie i klasyfikacja towarów niebezpiecznych	7
§6. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TNWR).....	9
§7. Odpady niebezpieczne.....	12
§8. Ogólne warunki techniczne dla torów do awaryjnego odstawiania wagonów	13
ROZDZIAŁ II POSTĘPOWANIE PRZY PRZYJĘCIU DO PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	15
§9. Zasady znakowania taboru i jednostek transportowych	15
§10. Nalepki ostrzegawcze i inne oznakowania	22
b) towary chłodzone lub klimatyzowane zostały rozładowane.....	28
§11. Zasady pakowania i ładowania towarów niebezpiecznych razem.....	29
§12. Zasady wypełniania dokumentów związanych z przewozem towarów niebezpiecznych....	29
§13. Obowiązki przewoźnika kolejowego przy przyjęciu przesyłki z towarem niebezpiecznym .	30
ROZDZIAŁ III POSTĘPOWANIE PRZY PRZEWOZIE TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	32
§14 . Zasady zestawiania pociągów z wagonów zawierających towary niebezpieczne.....	32
§15. Technika pracy manewrowej z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne.....	33
§16. Dozorowanie przesyłek towarów niebezpiecznych.....	34
§17. Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TNWR)	35
§18. Przewóz próżnych, nie czyszczonych opakowań i taboru po towarach niebezpiecznych ..	37
§19 . Przewozy kolejowo-drogowe.....	38
§20. Postępowanie z przesyłką towarów niebezpiecznych na stacji przeznaczenia.....	38
§21. Czynności kontrolne i sprawdzające	39
§22. Postanowienia uzupełniające.....	40
ROZDZIAŁ IV POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU AWARII LUB ZDARZENIA	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	45

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§1.

Przeznaczenie i zakres obowiązywania instrukcji

1. Postanowienia zawarte w niniejszej instrukcji mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa przewozu kolejną 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 dla 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 kolejną towarów niebezpiecznych, którego ma obowiązek wyznaczyć każdy uczestnik przewozu kolejną 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.
5. **Odległość ochronna** - odległość zmierzona pomiędzy tarczami zderzaków lub ścianami czołowymi kontenerów wielkich:

- 1) wynosi co najmniej 18 m lub
- 2) odpowiada dwóm wagonom dwuosiom lub jednemu wagonowi cztero- lub więcej osiowemu.
6. **Przewóz koleją towarów niebezpiecznych** – każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych wagonem, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem.
7. **Przewoźnik kolejowy** - przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne.
8. **Regulamin przydzielania tras pociągów** - regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy.
9. **RID** – Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID),
10. **RID/Załącznik 2 do SMGS** - przepisy RID i Załącznik 2 do SMGS, jeżeli dane postanowienie występuje w obu przepisach.
11. **Tor do awaryjnego odstawiania** - tor wyznaczony w regulaminie technicznym przeznaczony do usuwania awarii z towarami niebezpiecznymi.
12. **Towary niebezpieczne** - materiały i przedmioty, których przewóz jest zabroniony na podstawie RID/Załącznik 2 do SMGS, albo jest dopuszczony wyłącznie na warunkach tam podanych.
13. **TNWR** - towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10 RID/Załącznik 2 do SMGS.
14. **Uczestnicy przewozu koleją towarów niebezpiecznych** - podmioty wymienione w RID/Załącznik 2 do SMGS prowadzące działalność związaną z przewozem towarów niebezpiecznych.
15. **UTK** - Urząd Transportu Kolejowego.
16. **Załącznik 2 do SMGS** - Załącznik 2 "Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych" do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).
17. **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.
18. **Zdarzenie** - poważny wypadek, wypadek lub incydent liniach kolejowych.

§3.

Przepisy dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych

W procesie przewozu towarów niebezpiecznych obowiązują postanowienia przepisów:

- 1) ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2013 r. poz. 1594 z późn. zm.);
- 2) ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2013 r. Nr 227, poz. 1367 z późn. zm.);
- 3) rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. z 2007 r. nr 89, poz. 593),
- 4) ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 z późn. zm.),
- 5) oświadczenia rządowego z dnia 22 maja 2013 r. w sprawie wejścia w życie zmian do Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącego załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 2013 r., poz.840),
- 1) 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 bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych władzą właściwą jest Prezes Urząd Transportu Kolejowego (UTK), adres: 00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4.
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 Instytut Przemysłu Organicznego (IPO), adres: 03-236 Warszawa ul. Annopol 6.

4. W zakresie warunków przewozu materiałów promieniotwórczych (klasa 7) władzą właściwą jest Państwowa Agencja Atomistyki (PAA), adres: 00-921 Warszawa, ul. Krucza 36.
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), adres: 02-942 Warszawa, ul. Konstancińska 11.
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 Transportowy Dozór Techniczny (TDT), adres: 00-973 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4.
8. W zakresie przeprowadzenia egzaminów dla doradców ds. przewozu koleją towarów niebezpiecznych władzą właściwą jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), adres: 00-973 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4.
9. Sprawy pozostałe reguluje minister właściwy ds. transportu lub jednostka przez niego upoważniona.

§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 zdarzenia, 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 i materiały stałe wybuchowe odczulone
 - Klasa 4.2 Materiały samozapalne
 - Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne
 - 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/Załącznik 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	T	materiały trujące
I	materiały zakaźne	W	materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne
O	materiały utleniające	M	inne materiały niebezpieczne

Jeżeli towar posiada więcej właściwości niebezpiecznych, to jego kod klasyfikacyjny jest kombinacją wyżej wymienionych kodów,

np. materiał trujący zapalny żrący - kod klasyfikacyjny TFC

5. Poszczególnym towarom niebezpiecznym w różnych klasach zostały przyporządkowane numery UN. Wszystkie pozycje towarów niebezpiecznych wymienione są w dziale 3.2 tabela A (RID/Załącznik 2 do SMGS) w porządku numerycznym według ich numerów UN. Tabela ta zawiera informacje dotyczące wymienionych materiałów takie jak: nazwa, klasa, grupy pakowania, numer wzoru nalepki ostrzegawczej, przepisy dotyczące pakowania i przewozu, numer identyfikacyjny 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 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, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
2		gazy zapalne (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem pojemników aerozolowych	0	a)	0
3		materiały ciekłe zapalne grupy pakowania I lub II	3000	a)	b)
		materiały ciekłe 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 zwierzęcych)	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/Załącznik 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/Załącznik 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/Załącznik 2 do SMGS. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu towaru luzem, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.
2. W przypadku towarów klasy 7 materiały promieniotwórcze są towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka wtedy, gdy ich aktywność jest równa lub większa niż wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu $3000A_2$ na sztukę przesyłki z wyjątkiem następujących izotopów, dla których wartość graniczna dla bezpieczeństwa przewozu podana jest w poniższej tabeli 1.10.3.1.3. do RID/Załącznik 2 do SMGS.
3. RID/Załącznik 2 do SMGS w dziale 1.10 nakłada na wszystkich uczestników przewozu obowiązek sporządzenia "Planu zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TNWR)" oraz przeprowadzenia niezbędnego szkolenia personelu biorącego udział w procesie przewozu tej grupy towarów.
4. Każdy plan, o którym mowa w ust. 3 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 lub rodzajów towarów niebezpiecznych objętych planem;
 - c. ocenę 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.);
 - praktyka eksploatacyjna (np. wybór lub użycie tras, o ile są one znane, dostęp do towarów niebezpiecznych podczas tymczasowego postoju, 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.
5. Procedury eksploatacyjne, w tym przekazywanie informacji o TNWR oraz powiadamiania o zdarzeniach związanych z bezpieczeństwem przewozu TNWR sporządzone przez przewoźników powinny być zgodne z procedurami zawartymi w "Planach zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TNWR)".

§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 3 do ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21, z późn. zm.)
2. Zgodnie z art. 24 ust. 2 w/w ustawy, 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 zależności od potrzeb na stacjach manewrowych należy wyznaczyć i wskazać w regulaminie technicznym 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 (Dz. U. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.);
 - 2) posiadać izolację zabezpieczającą przed prądami błądzącymi zgodną z wymaganiami określonymi w Polskich Normach dotyczących izolacji zabezpieczającej przed prądami błądzącymi wywołanymi przez trakcję elektryczną prądu stałego;
 - 3) nie może znajdować się pod siecią trakcyjną.
4. Na torze należy wyznaczyć miejsce do awaryjnego odstawiania wagonów, które powinno spełniać następujące warunki:
 - 1) mieć co najmniej 35 m długości;
 - 2) być zlokalizowane w odległości nie mniejszej niż:
 - a) 50 m od obiektów użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych,
 - b) 30 m od innych obiektów budowlanych,
 - c) 25 m od osi toru głównego zasadniczego lub szlakowego,
 - d) 15 m od osi najbliższego toru z siecią trakcyjną;
 - e) 10 m od rowów, studzienek i urządzeń melioracyjnych.
 - 3) być wyposażone w instalację odgromową i uziemiającą zgodną z wymaganiami określonymi w Polskich Normach określających;
 - 4) posiadać zainstalowany wiatrowskaz;
 - 5) być oznakowane tablicą informującą o położeniu stanowiska postojowego oraz znakami informującymi o zagrożeniu pożarem oraz usytuowaniu hydrantu zgodnymi z Polskimi Normami dotyczącymi znaków bezpieczeństwa;
 - 6) posiadać czynny hydrant o wydajności co najmniej 10 dm³/s;
 - 7) posiadać uszczelnioną nawierzchnię zabezpieczającą przed przenikaniem towarów niebezpiecznych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych;
 - 8) być usytuowane poza zagłębieniami terenu;

- 9) mieć zapewniony dostęp do utwardzonego dojazdu umożliwiającego przejazd lub zawrócenie pojazdu;
- 10) być wyposażone w pałatkę geomembranową o wymiarach nie mniejszych niż 6 x 4 m wraz z linkami, zaopatrzoną w zaoczkowane otwory do podwieszenia pod wagon, z miejscem zdeponowania na posterunku technicznym obsługującym tor.

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,
- 10) nadwozia wymiennego,
- 11) nadwozia wymiennego – cystern.

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

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

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, płyty z folii samoprzylepnej lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia.
- Numery identyfikacyjne powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm.

-



numer identyfikacyjny zagrożenia

numer identyfikacyjny towaru

4. Numer identyfikacyjny oznaczający zagrożenie musi być umieszczony w górnej części, zaś numer identyfikacyjny (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 identyfikacyjny zagrożenia dla materiałów klas od 2 do 9 składa się z dwóch lub trzech cyfr.

Cyfry w numerze identyfikacyjnym wskazują następujące zagrożenia:

- 2 - wydzielanie się gazu spowodowane ciśnieniem lub reakcją chemiczną
- 3 - zapalność materiałów ciekłych (par) i gazów lub materiał ciekły samonagrzewający się
- 4 - zapalność materiałów stałych lub materiał stały samonagrzewający się
- 5 - działanie utleniające
- 6 - działanie trujące lub niebezpieczeństwo zakażenia
- 7 - działanie promieniotwórcze
- 8 - działanie żrące
- 9 - zagrożenie samorzutną gwałtowną reakcją.

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, zapalny.

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 identyfikacyjnych zagrożenia, które posiadają specjalne znaczenie:

20 gaz duszący lub gaz niewykazujący dodatkowego zagrożenia;

22 gaz skroplony schłodzony duszący;

223 gaz skroplony schłodzony zapalny;

225 gaz skroplony schłodzony utleniający;

23 gaz zapalny;

238 gaz palny żrący;

239 gaz zapalny, który może samorzutnie powodować gwałtowną reakcję;

25 gaz utleniający;

26 gaz trujący;

263 gaz trujący zapalny;

265 gaz trujący utleniający;

268 gaz trujący żrący;

28 gaz żrący,

285 gaz żrący utleniający,

30 - materiał ciekły zapalny (temperatura zapłonu od 23 C do 60 C włącznie); lub

- materiał ciekły zapalny lub materiał stały zapalny w stanie stopionym o temperaturze zapłonu powyżej 60 C, podgrzany do lub powyżej jego temperatury zapłonu; lub

- samonagrzewający się materiał ciekły;

323 materiał ciekły zapalny, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

X323 materiał ciekły zapalny, który reaguje niebezpiecznie z wodą) i wydziela gazy zapalne;

33 materiał ciekły łatwozapalny (temperatura zapłonu poniżej 23 C);

333 materiał ciekły piroforyczny;

X333 materiał ciekły piroforyczny, który reaguje niebezpiecznie z wodą);

336 materiał ciekły łatwozapalny trujący;

338 materiał ciekły łatwozapalny żrący;

X338 materiał ciekły łatwozapalny żrący, który reaguje niebezpiecznie z wodą);

339 materiał ciekły łatwozapalny, który samorzutnie może powodować gwałtowną reakcję;

36 materiał ciekły zapalny (temperatura zapłonu od 23 C do 60 C włącznie) słabo trujący, lub materiał ciekły samonagrzewający się trujący;

362 materiał ciekły zapalny trujący, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

X362 materiał ciekły zapalny trujący, który reaguje niebezpiecznie z wodą) i wydziela gazy zapalne;

368 materiał ciekły zapalny trujący żrący;

38 materiał ciekły zapalny (temperatura zapłonu od 23 C do 60 C włącznie) słabo żrący lub materiał ciekły samonagrzewający się żrący;

382 materiał ciekły zapalny żrący, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

X382 materiał ciekły zapalny żrący, który reaguje niebezpiecznie z wodą) i wydziela gazy zapalne;

39 materiał ciekły zapalny, który może samorzutnie powodować gwałtowną reakcję;

40 materiał stały zapalny lub materiał samonagrzewający się lub materiał samoreaktywny;

423 materiał stały, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne lub materiał stały zapalny, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne, lub materiał stały samozapalny, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

X423 materiał stały, który reaguje niebezpiecznie z wodą) i wydziela gazy zapalne, lub materiał stały zapalny, który reaguje niebezpiecznie z wodą) i wydziela gazy zapalne, lub materiał stały samozapalny, który reaguje niebezpiecznie z wodą) i wydziela gazy zapalne;

43 materiał stały samozapalny (piroforyczny);

X432 materiał stały samozapalny (piroforyczny), który reaguje niebezpiecznie z wodą) i wydziela gazy zapalne;

44 materiał stały zapalny, który w podwyższonej temperaturze znajduje się w stanie stopionym;

446 materiał stały zapalny trujący, który w podwyższonej temperaturze znajduje się w stanie stopionym;

46 materiał stały zapalny trujący lub materiał stały samonagrzewający się trujący;

462 materiał stały trujący, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

X462 materiał stały trujący, który reaguje niebezpiecznie z wodą) i wydziela gazy zapalne;

48 materiał stały zapalny żrący lub materiał stały samonagrzewający się żrący;

482 materiał stały żrący, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

X482 materiał stały żrący, który reaguje niebezpiecznie z wodą) i wydziela gazy zapalne;

50 materiał utleniający;

539 nadtlenuk organiczny zapalny;

55 materiał silnie utleniający;

556 materiał silnie utleniający trujący;

558 materiał silnie utleniający żrący;

559 materiał silnie utleniający, który może samorzutnie powodować gwałtowną reakcję;

56 materiał utleniający trujący;

568 materiał utleniający trujący żrący;

58 materiał utleniający żrący;

59 materiał utleniający, który może samorzutnie powodować gwałtowną reakcję;

60 materiał trujący lub słabo trujący;

606 materiał zakaźny;

623 materiał trujący ciekły, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

63 materiał trujący zapalny (temperatura zapłonu od 23 °C do 60 °C włącznie);

638 materiał trujący zapalny (temperatura zapłonu od 23 °C do 60 °C włącznie) żrący;

639 materiał trujący zapalny (temperatura zapłonu do 60 °C włącznie), który może samorzutnie powodować gwałtowną reakcję;

64 materiał trujący stały zapalny lub materiał trujący stały samonagrzewający się;

642 materiał trujący stały, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

65 materiał trujący utleniający;

66 materiał silnie trujący;

663 materiał silnie trujący zapalny (temperatura zapłonu do 60 °C włącznie);

664 materiał silnie trujący stały zapalny lub materiał silnie trujący stały samonagrzewający się;

665 materiał silnie trujący utleniający;

668 materiał silnie trujący żrący;

X668 materiał silnie trujący żrący, który reaguje niebezpiecznie z wodą);

669 materiał silnie trujący, który może samorzutnie powodować gwałtowną reakcję;

68 materiał trujący żrący;

69 materiał trujący lub słabo trujący, który może samorzutnie powodować gwałtowną reakcję;

70 materiał promieniotwórczy;

78 materiał promieniotwórczy żrący;

80 materiał żrący lub słabo żrący;

X80 materiał żrący lub słabo żrący, który reaguje niebezpiecznie z wodą);

823 materiał żrący ciekły, który reaguje z wodą i wydziela gazy zapalne;

83 materiał żrący lub słabo żrący zapalny (temperatura zapłonu od 23 °C do 60 °C włącznie)

X83 materiał żrący lub słabo żrący zapalny (temperatura zapłonu od 23 °C do 60 °C włącznie), który reaguje niebezpiecznie z wodą);

839 materiał żrący lub słabo żrący zapalny (temperatura zapłonu od 23 °C do 60 °C włącznie), który może samorzutnie powodować gwałtowną reakcję;

X839 materiał żrący lub słabo żrący zapalny (temperatura zapłonu od 23 °C do 60 °C włącznie), który może samorzutnie powodować gwałtowną reakcję i reaguje niebezpiecznie z wodą);

84 materiał żrący stały zapalny lub materiał żrący stały samonagrzewający się;

842 materiał żrący stały, który reaguje z wodą i wydziela gazy palne;

85 materiał żrący lub słabo żrący utleniający;

856 materiał żrący lub słabo żrący utleniający trujący;

86 materiał żrący lub słabo żrący trujący;

88 materiał silnie żrący;

X88 materiał silnie żrący, który reaguje niebezpiecznie z wodą);

883 materiał silnie żrący zapalny (temperatura zapłonu od 23 °C do 60 °C włącznie);

884 materiał silnie żrący stały zapalny lub materiał silnie żrący stały samonagrzewający się;

885 materiał silnie żrący utleniający;

886 materiał silnie żrący trujący;

X886 materiał silnie żrący trujący, który reaguje niebezpiecznie z wodą);

89 materiał żrący lub słabo żrący, który może samorzutnie powodować gwałtowną reakcję;

90 materiał zagrażający środowisku, różne materiały niebezpieczne;

99 różne materiały niebezpieczne przewożone w stanie podgrzanym.

Dla materiałów i przedmiotów klasy 1, jako numery identyfikacyjne zagrożenia stosuje się kody klasyfikacyjne składające się z numeru podklasy i grupy zgodności: np. 1.1 G - materiał i przedmiot stwarzający zagrożenie wybuchem masowym, zawierający zarówno materiał wybuchowy, jak i materiał oświetlający, zapalający, łzawiący lub dymotwórczy.

5. Pasy wyróżniające na cysternach.

1) Wagony kolei 1435 mm (5.3.5 RID)

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

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

2) Na wagony-cysterny kolei 1520 mm, dla niżej wymienionych gazów sprężonych, na wysokości osi podłużnej wzdłuż zbiornika nanosi się pas szerokości 300 mm:

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

Na cysternach kolei 1435 mm dla przewozu gazów sprężonych, schłodzonych skroplonych i rozpuszczonych pod ciśnieniem, na wysokości osi podłużnej wokół zbiornika powinien być naniesiony ciągły pomarańczowy pas szerokości 300 mm. Jeżeli wagony-cysterny do przewozu gazów sprężonych klasy 2 są dopuszczone do przewozu materiałów ciekłych innych klas, to przy przewozie tych materiałów pomarańczowy pas wokół cysterny, a także nazwy gazów sprężonych na cysternie powinny być całkowicie zakryte.

3) Na wagony-cysterny kolei 1520 mm, w których przewożone są niżej wymienione towary, na wysokości podłużnej osi wzdłuż zbiornika z obu stron nanosi się pas szerokości 500 mm następujących barw:

1079 ditlenek siarki bezwodnik siarkawy - czarna

1092 akroleina stabilizowana - czarna

1131 disiarczek węgla - pomarańczowa

1162 dimetylodichlorosilan - pomarańczowa

1230 metanol - czarna

1250 metylotrichlorosilan - pomarańczowa

1325 materiał stały zapalny organiczny, i.n.o. kaprolaktam - czerwona

1381 fosfor żółty - czerwona

1649 mieszanina przeciwstukowa do paliw silnikowych płyn etylowy - zielona

2304 naftalen stopiony - czerwona

2448 siarka stopiona - czerwona

3082 materiał zagrażający środowisku ciekły, i.n.o. paraantracen ciemno - niebieska
kwasy nieorganiczne ciekłe, mające kody klasyfikacyjne:

C1, C3, CF1, CW1, CO1, CT1 – żółta.

O ile przepisy RID nie stanowią inaczej, każda sztuka przesyłki powinna być oznakowana w sposób czytelny i trwały numerem identyfikacyjnym zawartego w niej towaru, poprzedzonego literami „UN”. W przypadku przedmiotów nieopakowanych, oznakowanie to powinno być naniesione na samym przedmiocie, na klatce ochronnej, na uchwytych służących do przenoszenia i składowania.

6. Opakowanie awaryjne musi być dodatkowo oznakowane napisem „OPAKOWANIE AWARYJNE”.
7. Duże pojemniki do przewozu luzem DPPL o pojemności większej niż 450 litrów powinny być oznakowane na dwóch przeciwległych bokach.
8. Sztuki przesyłki zawierające towary klasy 1 muszą być dodatkowo oznakowane oficjalną nazwą przewozową w języku kraju nadania, a jeżeli nie jest to język francuski, niemiecki, włoski lub angielski, to również w jednym z tych języków.
9. Naczynia wielokrotnego użytku do przewozu gazów klasy 2 powinny posiadać trwałe i czytelne napisy z następującymi danymi:
 - a) numerem identyfikacyjnym UN oraz oficjalną nazwą przewozową gazu lub mieszaniny gazów,
 - b) maksymalną masą napełnienia i tarą naczynia, włącznie z osprzętem lub masą brutto - dla gazów sprężonych lub skroplonych,
 - c) datą następnego badania okresowego.

§10.

Nalepki ostrzegawcze i inne oznakowania

1. Nalepki ostrzegawcze umieszcza się na:
 - 1) sztukach przesyłek;
 - 2) dużych pojemnikach do przewozu luzem (DPPL);
 - 3) opakowaniach dużych;
 - 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) MEGC,
 - 2) cystern przenośnych,
 - 3) kontenerów-cystern,
 - 4) kontenerów wielkich,
 - 5) nadwozia wymiennego,
 - 6) nadwozia wymiennego – cystern.
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 duża nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 250 mm (nalepki mogą być zmniejszone do wymiaru boku 150 mm).
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
Symbol (eksplodująca bomba): czarny na pomarańczowym tle;



(Nr 1.4)
Podklasa 1.4



(Nr 1.5)
Podklasa 1.5



(Nr 1.6)
Podklasa 1.6

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

** Dane dotyczące podklasy: brak danych, jeśli wybuchowość przedstawia zagrożenie dodatkowe

* Dane dotyczące grupy zgodności: brak danych, jeśli wybuchowość przedstawia zagrożenie dodatkowe

Zagrożenie klasy 2 Gazy



(Nr 2.1)

Gazy zapalne

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 ciekłe zapalne



(Nr 3)

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

cyfra „3” w dolnym rogu

Zagrożenie klasy 4.1

**Materiały stałe zapalne,
materiały samoreaktywne
i materiały stałe
wybuchowe odczulone**



(Nr 4.1)

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

Zagrożenie klasy 4.2

Materiały samozapalne



(Nr 4.2)

Symbol (płomień): czarny na białym (górna połowa) i czerwonym (dolna połowa) tle;

Zagrożenie klasy 4.3

Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne



(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

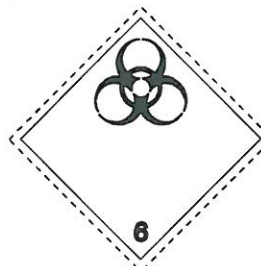


(Nr 6.1)

Symbol (trupia czaszka ze skrzyżowanymi pieszczelami): 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.....”;



(Nr 7B) kategoria
II-ŻÓŁTA

Symbol promieniowania: czarny na żółtym tle z białym obrzeżem (górna połowa) i na białym tle (dolna połowa); napis (obowiązkowy): czarny w dolnej połowie nalepki:

„RADIOACTIVE”,
„CONTENTS.....”,
„ACTIVITY.....”;

w polu z czarną ramką: „TRANSPORT INDEX.....”;

po wyrazie „RADIOACTIVE” występują:

dwa czerwone paski;

trzy czerwone paski;

cyfra „7” w dolnym rogu



(Nr 7C) kategoria
III- ŻÓŁTA



(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



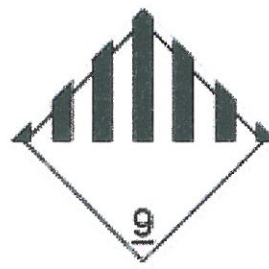
(Nr 8)

Symbol (krople spadające z dwóch próbek i działające na rękę i metal): czarny na białym tle (górna połowa), czarne tło z białym obrzeżem (dolna połowa);

cyfra „8” w dolnym rogu

Zagrożenie klasy 9

Różne materiały i przedmioty niebezpieczne



(Nr 9)

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 RID.

10. Każda nalepka ostrzegawcza powinna być:

- 1) umieszczona na tej samej powierzchni sztuki przesyłki, o ile pozwala na to wielkość tej sztuki przesyłki, a w przypadku sztuk przesyłki z towarami klasy 1 lub 7 blisko oznakowania zawierającego oficjalną nazwę przewozową,

- 2) tak umieszczona na sztuce przesyłki, aby nie była zakryta lub zasłonięta przez jakąkolwiek część wyposażenia tej sztuki przesyłki, inną nalepką lub oznakowaniem,
- 3) umieszczona w pobliżu innych nalepek, jeżeli wymaga więcej niż jednej nalepki.

12. Analogicznie jak w przypadku numeru UN, duże pojemniki do przewozu luzem powinny mieć umieszczone nalepki na dwóch przeciwległych bokach.

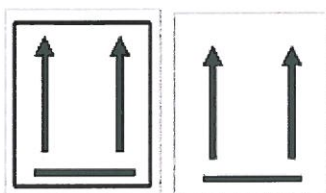
13. Dla niżej wymienionych przypadków:

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

powinno się czytelnie oznakować opakowania /naczynia strzałkami kierunkowymi dla ustawienia sztuk przesyłki w prawidłowym kierunku, zgodnych z poniższym rysunkiem lub z wymaganiami normy ISO 780:1997.

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. Rysunek prostokątnej ramki dookoła strzałek nie jest obowiązkowy.

Strzałki kierunkowe



Dwie czarne lub czerwone strzałki na białym lub właściwie kontrastującym tle
Prostokątna ramka nie jest obowiązkowa

14. Znak dla materiałów, które przewożone są w stanie podgrzanym.



15. Nalepka dla materiałów zanieczyszczających środowisko. Dla sztuk przesyłek – wymiar 10 x 10 cm dla wagonów – wymiar 25 x 25 cm



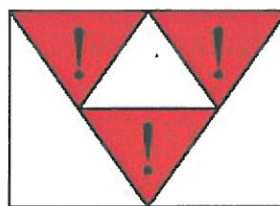
Sztuki przesyłki z materiałami zagrażającymi środowisku, odpowiadającymi kryteriom pkt. 2.2.9.1.10 RID, powinny być oznakowane trwale znakiem dla materiałów zagrażających środowisku podanym pod pkt. 5.2.1.8.3 RID, za wyjątkiem pojedynczych opakowań i opakowań kombinowanych, o ile te opakowania pojedyncze lub opakowania wewnętrzne tych opakowań kombinowanych zawierają:

- maksymalnie 5 litrów netto materiału ciekłego, lub
- maksymalnie 5 kg netto materiału stałego.

16. Nalepki dotyczące manewrowania



(Nr 13)



(Nr 15)

Ostrożnie przetaczać Zakaz odrzutu i staczania

17. Oznakowanie dla materiałów stwarzających zagrożenie uduszenia

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.

§11.

Zasady pakowania i ładowania towarów niebezpiecznych razem

1. Szczegółowe zasady pakowania towarów niebezpiecznych zawarte są w dziale 4.1 RID/Załącznik 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).
4. Różne towary niebezpieczne pakowane razem do tego samego opakowania zewnętrznego powinny być oznakowane nalepkami ostrzegawczymi i oznakowane zgodnie z wymogami określonymi w Regulaminie RID.
5. Szczegółowe zasady załadunku towarów niebezpiecznych do jednego wagonu są zawarte w dziale 7.5 RID/Załącznik 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 rubryce uwagi podaje numer identyfikacyjny zagrożenia przedzielony kreską od numeru UN przewożonego towaru niebezpiecznego, np. 33/1203 oraz w przypadku wagonów z towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka - skrót "TNWR". W przypadku, w którym przewoźnik kolejowy nie dysponuje numerem UN przewożonego towaru niebezpiecznego, należy wpisać numer nalepki ostrzegawczej.

Dodatkowo, w przypadku gdy ostatnio załadowany był materiał niebezpieczny klasy 2, informacja zgodna z 5.4.1.1.1 c) RID/ Zał. 2 do SMGS może być zastąpiona przez numer klasy „2”.

2. W przypadku włączenia do składu pociągu wagonu próżnego nie czyszczonego po towarze niebezpiecznym, w rubryce określającej masę ładunku należy wpisać znak "-" (minus), natomiast w rubryce uwagi wpisać numer identyfikacyjny zagrożenia przedzielony kreską od numeru UN przewożonego wcześniej towaru niebezpiecznego np. 33/1203.
3. Przewoźnik towaru niebezpiecznego na stacji początkowej, stacji granicznej 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.
4. Sposób przekazywania informacji powinien być określony w przepisach o korzystaniu z infrastruktury kolejowej.
5. Zasady wypełniania dokumentów przewozowych towarów niebezpiecznych dotyczących jednocześnie nadawcy, przewoźnika i odbiorcy regulują wewnętrzne przepisy przewoźnika.

§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:
 - a. przed rozpoczęciem przewozu powinien przekazać maszyniście informacje o załadowanych towarach niebezpiecznych. Maszynista powinien zapoznać się z instrukcjami pisemnymi w zakresie działań podejmowanych w razie wypadku lub incydentu;
 - b. upewnić się, że nadawane towary niebezpieczne są dopuszczone do przewozu zgodnie z RID/Zał. 2 do SMGS;
 - c. upewnić się, że wszystkie informacje wymagane przez RID/Zał. 2 do SMGS dla przewożonego towaru zostały przez nadawcę dostarczone przed przewozem oraz, że

- do dokumentu przewozowego dołączone są wymagane dokumenty lub, jeżeli zamiast dokumentacji papierowej używane jest elektroniczne przetwarzanie danych (EDP) lub elektroniczna wymiana danych (EDI), to informacje podczas przewozu będą dostępne w postaci co najmniej równoważnej dokumentacji papierowej;
- d. sprawdzić wzrokowo, czy wagony i ładunek nie mają widocznych usterek, wycieków lub pęknięć, braków w wyposażeniu itd.;
 - e. upewnić się, że nie upłynął nieprzekraczalny termin następnego badania dla wagonów - cystern, wagonów baterii, wagonów z odejmowalnymi zbiornikami, cystern przenośnych, kontenerów-cystern i MEGC;
 - f. sprawdzić, czy wagony nie są przeciążone;
 - g. upewnić się, czy na wagonach zostały umieszczone wymagane duże nalepki ostrzegawcze i oznakowanie;
 - h. upewnić się, czy w kabinie maszynisty znajduje się wyposażenie określone w instrukcji pisemnej.
3. Jeżeli przewoźnik zauważy naruszenie wymagań, których mowa w ust. 2, nie powinien podejmować się przewozu przesyłki do czasu usunięcia nieprawidłowości.
4. Przewoźnik jest odpowiedzialny za prawidłowy odbiór wagonów i dokumentów przewozowych.

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 lub kontener wielki, 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 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.
6. W pociągach, do których włączono wagony z towarem niebezpiecznym, ostatni i przedostatni 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 przeznaczone do przewozu gazów klasy 2 powinny posiadać zestawy kołowe bezobrzęczowe.
 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 (patrzac w kierunku jazdy).
 11. Towary niebezpieczne zapalne w wagonach otwartych powinny być przykryte oponami niepalnymi, za wyjątkiem przypadków określonych w RID/Załącznik 2 do SMGS.
 12. Do pociągów, do których włączono wagony załadowane towarem niebezpiecznym - nie wolno włączać żadnego wagonu za końcowym wagonem hamulcowym.

§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 powinien poinformować drużynę manewrową i trakcyjną 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, rozpałać 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 cystern kolei 1520/1524 mm oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie Zał. 2 do SMGS, nie powinna przekraczać 5 km/h, o ile regulamin techniczny 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 cystern kolei 1520/1524 mm oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie 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 jak podczas zestawiania pociągów, o których mowa w §14.

§16.

Dozorowanie przesyłek towarów niebezpiecznych

1. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A powinna się upewnić, że w każdym momencie przewozu czy ma dostęp co najmniej do następujących informacji przekazanych od przewoźnika kolejowego:
 - a. o zestawieniu pociągu, poprzez wskazanie numeru każdego wagonu i jego rodzaju, jeżeli rodzaj wagonu nie jest zawarty w numerze wagonu,
 - b. 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,

- c. o umiejscowieniu każdego wagonu w składzie pociągu (zestawienie składu pociągu).

W/w informacje są odnotowywane w dzienniku ruchu znajdującym się na posterunku ruchu.

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 klasy 7 RID/Zał. 2 do SMGS (materiały promieniotwórcze), a przy towarach pozostałych klasy może zapewnić dozór przesyłek. 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 przydzielania tras pociągów.

§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 posterunków ruchu do pracowników wyznaczonych przez Biuro Bezpieczeństwa;
 - 6) informacji o postojach oraz ewentualnych zagrożeniach;
 - 7) 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/Załącznik 2 do SMGS.
4. Nadzór nad wagonami z TNWR sprawują wyznaczeni pracownicy przewoźnika i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
5. Sprawowanie nadzoru polega na obserwacji wzrokowej rejonu stacji, sprawdzaniu przez personel posterunku ruchu, czy na stacji nie występują niepokojące zjawiska. Dla uruchomienia, przyjęcia pociągu wybiera się tor (zgodnie z regulaminem technicznym przeznaczony do odprawiania, postoju i przyjmowania wagonów z towarami niebezpiecznymi) położony w widocznym z posterunku miejscu (nocą - w miarę możliwości oświetlony).
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 powiadamia dyspozytora Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. o zamiarze włączenia do pociągu wagonów z TNWR, podając numery UN towarów i ilość wagonów;
 - 2) dyspozytor przekazuje informacje do pracowników wyznaczonych przez Biuro Bezpieczeństwa o zamiarze włączenia do pociągu wagonów z przesyłkami TNWR, podając numer pociągu;
 - 3) po zestawieniu składu pociągu, na stacjach nadania i przełączania 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 ewidencjonowania pracy eksploatacyjnej;
 - 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";

- 6) po przybyciu pociągu z przesyłką TNWR do stacji przeznaczenia dyżurny ruchu informuje o powyższym pracowników wyznaczonych regulaminem technicznym, dyspozytora;
- 7) po przybyciu pociągu z przesyłką TNWR do stacji przełączenia, w celu włączania 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 odchylenia 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.

§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 identyfikacyjnym zagrożenia i numerem identyfikacyjnym UN ostatnio przewożonego towaru (dotyczy tylko wagonów i kontenerów);
 - 4) oznaczone numerem identyfikacyjnym UN ostatnio przewożonego towaru (dotyczy tylko opakowań).
2. Przewóz próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych nie podlega przepisom RID/Załącznik 2 do SMGS.
3. Przed przekazaniem do przewozu próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarach niebezpiecznych, nadawca zobowiązany jest do usunięcia lub zastąpienia tablic identyfikacyjnych i nalepek ostrzegawczych na tych jednostkach.

§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 są jednak:
 - 1) materiały wybuchowe klasy 1 grupy zgodności A (UN 0074, 0113, 0114, 0129, 0130, 0135, 0224 i 0473);
 - 2) materiały samoreaktywne klasy 4.1, które wymagają temperatury kontrolowanej (UN 3231 do 3240);
 - 3) nadtlutki organiczne klasy 5.2, które wymagają temperatury kontrolowanej (UN3111 do 3120);
 - 4) tritlenek siarki klasy 8, o czystości co najmniej 99,95%, w cysternach, bez inhibitorów (UN 1829).
3. Pojazdy drogowie 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 wymaganymi dla przewożonych materiałów.

Oznakowanie wagonów dużymi nalepkami ostrzegawczymi nie jest wymagane w przypadku:

- 1) przewozów w systemie "ruchoma droga" (załadunek samochodów ciężarowych, z przyczepą lub bez, jak również naczep z ciągnikiem na wagony używane w tym systemie przewozów);
- 2) innych przewozów drogowych pojazdów-cystern lub pojazdów drogowych przewożących towary niebezpieczne luzem;
- 3) przy przewozach pojazdów drogowych przewożących sztuki przesyłek, jeżeli te pojazdy zaopatrzone są w widoczne duże nalepki ostrzegawcze odpowiadające przewożonym sztukom przesyłek.

§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 przydzielania tras pociągów 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, granicznej 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 wyznaczone przez Biuro Bezpieczeństwa 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 ZDARZENIA

§23.

Alarmowanie i powiadamianie o zdarzeniu

1. Pracownik Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. i przewoźnika, który zauważył, że może dojść do zdarzenia stwarzającego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dla życia i zdrowia ludzi lub dla środowiska, powinien zastosować wszelkie dostępne środki, aby zapobiec temu zdarzeniu lub ograniczyć jego skutki.
2. W razie zaistnienia zdarzenia 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 zdarzenia;
 - 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 zdarzeniu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny alarmuje służby ratownicze, w razie konieczności wstrzymuje ruch w rejonie zdarzenia oraz powiadamia przełożonych, dyspozytorów i inne podmioty zgodnie z procedurami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
5. Podczas alarmowania i powiadamiania należy przekazywać jak najwięcej informacji dotyczących zdarzenia, między innymi należy podać:
 - 1) miejsce zdarzenia (rejon stacji, kilometraż szlaku, nr toru, umiejscowienie wagonu w składzie pociągu);
 - 2) objawy i rozmiary zdarzenia 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 zdarzenia 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, drużyna trakcyjna powinna 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 zdarzenia prowadzą jednostki ochrony przeciwpożarowej, którym udzielają pomocy pociągi ratownictwa technicznego, pociągi sieciowe lub inne.
2. Do czasu przybycia jednostek ochrony przeciwpożarowej lub pociągów ratownictwa technicznego akcją usuwania skutków wypadku dyrektor Wydziału Prowadzenia Ruchem lub osoba przez niego wyznaczona.
3. Kierującym działaniami ratowniczymi jest pierwszy przybyły na miejsce zdarzenia 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.
6. W uzgodnieniu z kierującym działaniami ratowniczymi (najczęściej po zakończeniu działań i pisemnym przekazaniu miejsca akcji), do akcji usuwania skutków zdarzeń z towarami niebezpiecznymi przystępują pracownicy wyznaczeni przez Biuro Bezpieczeństwa.

§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 PKM-13 "Instrukcji postępowania w sprawach zdarzeń kolejowych".
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:
 - a) Kierujący pojazdem trakcyjnym lub pracownicy o podobnej funkcji:
 - dostęp do niezbędnych informacji o zestawianiu składu pociągu, obecności towarów niebezpiecznych i ich umiejscowieniu w pociągu;
 - rodzaje nieprawidłowości;
 - postępowanie w sytuacjach krytycznych przy nieprawidłowościach, przedsięwzięcia dla ochrony własnego pociągu i ruchu na sąsiednich torach.
 - Pracownicy drużyn manewrowych lub pracownicy o podobnej funkcji:
 - znaczenie znaków dotyczących manewrowania, wg wzorów 13 i 15 RID/ Zał. 2 do SMGS;
 - odległości ochronne dla towarów klasy 1 zgodnie z 7.5.3 RID/ Zał. 2 do SMGS;
 - rodzaje nieprawidłowości.
 - b) Rewidenci wagonów lub pracownicy o podobnej funkcji:
 - przeprowadzanie oględzin wg Załącznika 9 (Warunki rewizji technicznej dla przejścia) Ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów towarowych (AVV));
 - przeprowadzanie kontroli opisanych w 1.4.2.2.1 RID/ Zał. 2 do SMGS (tylko dla pracowników przeprowadzających kontrole opisane w 1.4.2.2.1 RID/ Zał. 2 do SMGS.);
 - rozpoznanie nieprawidłowości.
 - c) Dyspozytorzy, dyżurni ruchu:
 - postępowanie w sytuacjach krytycznych w przypadku wystąpienia nieprawidłowości;
 - wewnętrzne plany awaryjne dla stacji rozrządowych zgodnie z działem 1.11 RID/ Zał. 2 do SMGS.
3. Przed wejściem w życie zmian do przepisów RID/Zał. 2 do SMGS dodatkowemu przeszkoleniu w zakresie zmian podlegają kontrolerzy i instruktorzy, a następnie pracownicy wyznaczeni do prowadzenia zagadnień przewozu towarów niebezpiecznych.

§28.

Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

1. W celu zapewnienia prawidłowego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, w oparciu o ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2013 r. Nr 227, poz. 1367 z późn. zm.) oraz RID/Zał. 2 SMGS, w jednostkach organizacyjnych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., przewoźników, nadawcy i odbiorcy uczestniczących w przewozie kolejną towarów niebezpiecznych lub związanych z tym przewozem czynnościami nadzoru lub konwojowania należy wyznaczyć doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, zwanego dalej "doradcą".
2. Doradcą może być osoba posiadająca aktualne uprawnienia.
3. Doradca jest uprawniony do:
 - 1) wstępu na teren oraz dostępu do obiektów i urządzeń 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 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 (Dz. U. z 2013 r. Nr 227, poz. 1367 z późn. zm.) oraz w punkcie 1.8.3.3 RID/Zał. 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 zaopatrzony 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.