Załącznik do uchwały Nr ……602./2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia ……1 października 2019

INSTRUKCJA

o kolejowym ratownictwie technicznym

Ir-15

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala

Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

tel. 22 47 338 21

www.plk-sa.pl, e-mail: ies@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja
w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji,
bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są zabronione

Spis treści

ROZDZIAŁ 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE 5
§ 1. Przeznaczenie i zakres instrukcji 5
§ 2. Wykaz skrótów i znaczenie używanych określeń 5
§ 3. Instrukcje wewnętrzne związane z eksploatacją zespołów ratownictwa technicznego i prowadzeniem akcji usuwania skutków zdarzeń 6
§ 4. Zadania, rodzaje i rozmieszczenie zespołów ratownictwa technicznego 7
§ 5. Wyposażenie zespołów ratownictwa technicznego, regulamin organizacyjno-techniczny zespołu ratownictwa technicznego 7
§ 6. Załogi zespołów ratownictwa technicznego 8
§ 7. Nadzór nad zespołami ratownictwa technicznego 9
§ 8. Kierowanie pracą zespołów ratownictwa technicznego 10
§ 9. Obowiązki pracowników zespołów ratownictwa technicznego 11
§ 10. Szkolenie załóg i próbne alarmy zespołów ratownictwa technicznego 11
§ 11. Zatrudnienie i dyżury w zespołach ratownictwa technicznego 12
§ 12. Rodzaje środków ochrony indywidualnej pracowników zespołów ratownictwa technicznego 13
§ 13. Dokumentacja zespołów ratownictwa technicznego 14
§ 14. Świadczenie usług przez zespoły ratownictwa technicznego 14
§ 15. Obsługa trakcyjna i ruchowa zespołów ratownictwa technicznego 15
ROZDZIAŁ 2 ORGANIZACJA I PROWADZENIE AKCJI USUWANIA SKUTKÓW ZDARZEŃ 15
§ 16. Postępowanie jednostek kolejowych 15
§ 17. Współdziałanie jednostek kolejowych w usuwaniu skutków zdarzeń 18
§ 18. Kierownictwo w akcjach usuwania skutków zdarzeń 19
§ 19. Zaplecze załóg SPRT i PRT 22
ROZDZIAŁ 3 WYMAGANIA W ZAKRESIE BUDOWY, UTRZYMANIA, WYPOSAŻENIA I OZNACZENIA ZESPOŁÓW RATOWNICTWA TECHNICZNEGO ... 22

§ 20. Oznaczenia pojazdów wchodzących w skład zespołów ratownictwa technicznego 22

§ 21. Ogólne wymagania techniczne dla SPRT i PRT 22

§ 22. Wymagania dla wagonu załogi SPRT i PRT 23

§ 23. Wymagania dla wagonu sprzętu technicznego 24

§ 24. Wymagania dla żurawia kolejowego w składzie SPRT(PRT) 25

§ 25. Wymagania dla wagonu do transportu wysięgnika i przeciwciężarów żurawia oraz wagonu pomocniczego sprzętu 25

§ 26. Wymagania dla wagonu do transportu wozu zabezpieczenia technicznego (WZT) 26

§ 27. Wymagania dla pojazdu szynowo drogowego 26

§ 28. Wymagania techniczne dla samojezdnego pojazdu ratownictwa technicznego typu WM-15A/PRT 27

§ 1. Postanowienia ogólne 34

§ 2. Zakres działania Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego 34

§ 3. Zadania Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego 35

§ 4. Kierowanie Specjalnym Pociągiem Ratownictwa Technicznego 35

§ 5. Obowiązki załogi Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego 36

§ 6. Miejsce stacjonowania oraz kontakt telefoniczny ze Specjalnym Pociągiem Ratownictwa Technicznego 37

§ 7. Struktura wewnętrzna Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego 38

§ 8. Prowadzenie działań usuwania skutków zdarzeń 39

§ 9. Świadczenie usług przez Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego 40

§ 10. Postanowienia końcowe 41

ROZDZIAŁ 1
POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.
Przeznaczenie i zakres instrukcji

1. „Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15”, zwana dalej „Instrukcją”, ustala rodzaje zespołów kolejowego ratownictwa technicznego, zwanych dalej „zespołami ratownictwa technicznego”, ich organizację, zadania, ogólne warunki techniczne wyposażenia i utrzymania. Instrukcja określa również sposób i tryb postępowania w akcjach usuwania skutków zdarzeń zaistniałych na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Znajomość i stosowanie postanowień niniejszej Instrukcji obowiązuje pracowników:
   1) uczestniczących w akcji kolejowego ratownictwa technicznego;
   2) odpowiedzialnych za organizację, kierowanie, kontrolę i nadzór nad usuwaniem skutków zdarzeń;
   3) wyznaczonych do pracy w zespołach ratownictwa technicznego i odpowiedzialnych za utrzymanie ich w stałej gotowości do pracy.
3. Uczestnictwo w akcji ratownictwa kolejowego jednostek spoza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. regulują odrębne przepisy i umowy.
4. Do postępowania w akcji ratownictwa kolejowego zastosowanie mają odpowiednio przepisy aktów prawnych wymienionych w załączniku nr 1 do Instrukcji.

§ 2.
Wykaz skrótów i znaczenie używanych określeń

Użyte w tekście Instrukcji skróty i określenia oznaczają:

1) Jednostka organizacyjna Zakład Linii Kolejowych (IZ);
2) SPRT Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego;
3) PRT Pociąg Ratownictwa Technicznego;
4) Ratownictwo techniczne szereg działań zmierzających do jak najszybszego usunięcia skutków zdarzeń w celu zapewnienia przejezdności linii, jak również eliminacja potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa;

5) Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;

6) Wykonawcza komórka organizacyjna IZ Sekcja Eksploatacji;

7) RO –T Regulamin Organizacyjno –Techniczny;

8) IDD Główny Dyspozytor w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;

9) IDDE Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;

10) Kierownik zespołu kolejowego ratownictwa technicznego Kierownik SPRT lub PRT.

§ 3.
Instrukcje wewnętrzne związane z eksploatacją zespołów ratownictwa technicznego i prowadzeniem akcji usuwania skutków zdarzeń

W eksploatacji zespołów ratownictwa technicznego poza niniejszą Instrukcją obowiązują:

1) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1;

2) Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8;

3) Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16;

4) Instrukcja sygnalizacji Ie-1;

5) Instrukcja organizacji bezpiecznej pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych w PKP Energetyka S.A. Prace przy i w pobliżu urządzeń sieci trakcyjnej oraz linii potrzeb nietrakcyjnych zbudowanych na konstrukcjach sieci jezdnej EBH-1a;

6) Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych Itw-3;

7) Instrukcja utrzymania pojazdów kolejowych Itw-4;

8) Instrukcja o technice wykonywania manewrów Ir-9;

9) Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5;

10) Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych Ie-14;

11) Instrukcja o prowadzeniu gospodarki materiałowej i magazynowej Im-1;

12) Instrukcja maszynisty i kierowcy pojazdu kolejowego z napędem Itw-1.

§ 4.

Zadania, rodzaje i rozmieszczenie zespołów ratownictwa technicznego

1. Do usuwania skutków zdarzeń na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w jednostkach organizacyjnych Spółki utworzone są zespoły ratownictwa technicznego:
   1) Specjalne Pociągi Ratownictwa Technicznego (SPRT);
   2) Pociągi Ratownictwa Technicznego (PRT).
2. Do zadań zespołów ratownictwa technicznego należy:
   1) usuwanie skutków zdarzeń na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wymagających ich zadysponowania;
   2) transport pojazdów kolejowych uszkodzonych w wyniku awarii technicznych z miejsca uszkodzenia do najbliższej stacji.
3. Zespoły ratownictwa technicznego można użyć do:
   1) odpłatnego usuwania skutków zdarzeń na liniach i bocznicach nie zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
   2) odpłatnego świadczenia usług posiadanym sprzętem na rzecz podmiotów zewnętrznych.
4. Rodzaje zespołów ratownictwa technicznego, ich liczbę i lokalizację oraz obszar działania ustala właściwy Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na wniosek komórki organizacyjnej Centrali Spółki właściwej ds. ratownictwa technicznego.

§ 5.

Wyposażenie zespołów ratownictwa technicznego, regulamin organizacyjno-techniczny zespołu ratownictwa technicznego

1. Wyposażenie zespołów ratownictwa technicznego powinno zapewniać sprawną realizację zadań określonych w § 4 ust. 2 oraz zabezpieczać warunki socjalno bytowe i higieniczno sanitarne dla załogi.
2. W skład wyposażenia zespołów ratownictwa technicznego mogą wchodzić:
   1) wagony techniczno gospodarcze wyposażone w sprzęt do wkolejania i urządzenia do realizacji wyznaczonych zadań oraz wagon załogi;
   2) żurawie kolejowe (EDK);
   3) wozy zabezpieczenia technicznego (WZT) na wagonach (platformach);

4) pojazdy szynowo drogowe (PSD);

5) samojezdne pojazdy ratownictwa technicznego (WM-15A/PRT).

Za zgodą komórki organizacyjnej Centrali Spółki właściwej ds. ratownictwa technicznego dopuszcza się wyposażenie Pociągu Ratownictwa Technicznego tylko w pojazd szynowo drogowy stanowiący samodzielną jednostkę ratowniczą.

3. Szczegółowe wymagania w zakresie budowy, utrzymania i wyposażenia pojazdów wchodzących w skład zespołów ratownictwa technicznego określono w rozdziale 3 i załączniku nr 2 do niniejszej Instrukcji.

4. Regulamin organizacyjno techniczny dla zespołu ratownictwa technicznego (SPRT i PRT) opracowuje kierownik wykonawczej komórki organizacyjnej IZ w oparciu o „Ramowy regulamin organizacyjno techniczny SPRT” zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik nr 3 do niniejszej Instrukcji, a zatwierdza kierownik jednostki organizacyjnej.

§ 6.

Załogi zespołów ratownictwa technicznego

1. W skład załogi SPRT wchodzi 29 pracowników:

   1) kierownik SPRT;

   2) zespół ratownictwa technicznego liczący 28 pracowników zatrudnionych w systemie równoważnego czasu pracy, z czego w zmianie roboczej musi być zatrudnionych jednocześnie co najmniej 5 pracowników zapewniających obsługę sprzętu, w tym mistrz kierujący zmianą.

2. W skład załogi PRT wchodzi 21 pracowników:

   1) kierownik PRT;

   2) zespół ratownictwa technicznego liczący 20 pracowników, z czego na każdej zmianie roboczej musi być zatrudniony w systemie równoważnego czasu pracy 1 pracownik, a personel zapewniający obsługę sprzętu do usuwania skutków zdarzenia musi liczyć co najmniej 5 pracowników łącznie z kierującym.

3. Skład osobowy zespołu kolejowego ratownictwa technicznego z uwzględnieniem wymaganych specjalności ustala, na wniosek kierownika tego zespołu, dyrektor jednostki organizacyjnej w której utworzono ten zespół. W zależności od potrzeb załoga może być doraźnie zwiększona.

4. Wszyscy pracownicy wyznaczeni do SPRT i PRT powinni być przeszkoleni zgodnie z programem kursu kwalifikacyjnego dla pracowników kolejowego ratownictwa technicznego, natomiast pracownicy wyznaczeni dodatkowo do obsługi pojazdów muszą posiadać stosowne uprawnienia do ich obsługi.

5. Na każdą zmianę roboczą należy wyznaczyć pracowników z uprawnieniami zapewniającymi pełną obsługę pojazdów i sprzętu stanowiącego wyposażenie zespołu ratownictwa technicznego:

   1) kierownika pociągu gospodarczego i roboczego;

   2) jednego operatora żurawia z uprawnieniami kierowania pojazdem kolejowym i operatora żurawia pełniącego obowiązki hakowego, gdy na wyposażeniu zespołu znajduje się żuraw kolejowy;

   3) pracownika posiadającego prawo kierowania w ruchu drogowym oraz prawo kierowania pojazdem kolejowym lub licencję maszynisty i świadectwo maszynisty właściwej podkategorii, odpowiednio do typu pojazdu szynowo drogowego;

   4) pracownika posiadającego licencję i świadectwo maszynisty odpowiednich podkategorii, gdy na wyposażeniu znajduje się WM-15A/PRT;

   5) Kierowcę operatora wozu zabezpieczenia technicznego, gdy na wyposażeniu znajduje się taki pojazd.

   6) pracownika, który ukończył wymagane szkolenie i posiada ważne zaświadczenie w zakresie kierowania ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego.

   Na każdej zmianie roboczej w SPRT i PRT zatrudnia się (w systemie równoważnego czasu pracy) pracownika obsługującego telefon alarmowy.

6. Kierownik SPRT i PRT jest odpowiedzialny za stan techniczny sprzętu i urządzeń stanowiących jego wyposażenie, wykonywanie drobnych napraw i przeglądów kontrolnych oraz prac konserwacyjnych.

7. Pracownicy wyznaczeni do SPRT i PRT powinni spełniać wymogi zdrowotne przewidziane dla wykonywanych przez nich czynności.

§ 7.
Nadzór nad zespołami ratownictwa technicznego

1. Komórka organizacyjna właściwa ds. ratownictwa technicznego w Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

1) sprawuje merytoryczny nadzór nad zespołami ratownictwa technicznego;

2) decyduje o zmianach rozmieszczenia pojazdów i sprzętu tych zespołów po akceptacji właściwego Członka Zarządu Spółki;

3) wnioskuje lub opiniuje wnioski na likwidację maszyn i sprzętu lub ich wyłączenie z zespołu ratownictwa technicznego;

4) przeprowadza kontrole gotowości operacyjno-technicznej zespołów.

2. Kierownik jednostki organizacyjnej, w której utworzono zespół ratownictwa technicznego pełni nadzór nad tym zespołem oraz ponosi pełną odpowiedzialność za jego gotowość operacyjno-techniczną i sprawną pracę.

3. Kierownik wykonawczej komórki organizacyjnej, w której funkcjonuje zespół ratownictwa technicznego:

1) nadzoruje:

a) stan techniczny pojazdów i sprzętu,

b) przeszkolenie załogi,

2) zapewnienia, na wniosek kierownika zespołu ratownictwa technicznego, wyposażenie tego zespołu w sprzęt, przybory sygnałowe, odzież roboczą i ochronną oraz środki ochrony indywidualnej.

§ 8.

Kierowanie pracą zespołów ratownictwa technicznego

1. Pracą zespołu ratownictwa technicznego podczas usuwania skutków zdarzeń kieruje kierownik SPRT, PRT lub pracownik wyznaczony przez kierownika jednostki organizacyjnej (mistrz zmiany).

2. Przy usuwaniu skutków zdarzeń o znacznych rozmiarach o których mowa w §18 ust. 6 oraz podczas usuwania skutków zdarzeń wymagających dwóch lub więcej zespołów ratowniczych pracą tych zespołów kieruje kierownik jednostki organizacyjnej właściwej do miejsca zdarzenia lub jego zastępca.

3. Pracą żurawia kolejowego przy usuwaniu skutków zdarzeń, z zachowaniem obowiązujących zasad bezpieczeństwa, kieruje operator żurawia wg poleceń kierującego akcją ratowniczą.

§ 9.

Obowiązki pracowników zespołów ratownictwa technicznego

Pracownicy zespołu ratownictwa technicznego są zobowiązani:

1) przestrzegać instrukcji wymienionych w §3, w zakresie wynikającym z wykonywanych czynności;
2) znać budowę, działanie oraz instrukcje obsługi i utrzymania pojazdów oraz sprzętu stanowiącego wyposażenie zespołów kolejowego ratownictwa technicznego;
3) posiadać odpowiednie kwalifikacje i przeszkolenie wymagane przy obsłudze urządzeń i sprzętu;
4) posiadać przeszkolenie z zasad postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych w zakresie dotyczącym pracowników zarządcy infrastruktury kolejowej;
5) przestrzegać przepisów, norm i zasad bezpieczeństwa pracy oraz przepisów przeciwpożarowych;
6) posiadać przeszkolenie z zakresu udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach;
7) przestrzegać dyscypliny pracy podczas usuwania skutków zdarzeń.

§ 10.

Szkolenie załóg i próbne alarmy zespołów ratownictwa technicznego

1. W celu utrzymania odpowiedniej sprawności zespołów ratownictwa technicznego, kierownik jednostki organizacyjnej Spółki, w której utworzono SPRT lub PRT, zobowiązany jest do przeprowadzania:
   1) ćwiczeń w formie próbnych alarmów;
   2) szkoleń zgodnie z obowiązującymi programami.
2. Ćwiczenia mają na celu sprawdzenie gotowości operacyjnej zespołów ratownictwa technicznego, a przede wszystkim terminowego i sprawnego zebrania załogi oraz praktycznego użycia sprzętu.

   Próbne alarmy są zarządzane w przypadku, gdy zespoły ratownictwa technicznego nie uczestniczyły w działaniach ratowniczych co najmniej 6 miesięcy.

3. Pracownicy zespołów ratownictwa technicznego podlegają pouczeniom okresowym oraz szkoleniom dodatkowym w formie pouczeń doraźnych na stanowisku pracy, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa wewnętrznego i zewnętrznego.

   Tematyka szkoleń prowadzonych w ramach pouczeń okresowych powinna obejmować zagadnienia wynikające z zakresu zadań realizowanych przez zespoły ratownictwa technicznego, a przede wszystkim:

   1) przepisy i instrukcje regulujące zasady działania kolejowego ratownictwa technicznego;

   2) zasady dysponowania i organizacja czynności związanych z wyjazdem do usuwania skutków zdarzeń;

   3) zasady kierowania akcją usuwania skutków zdarzeń i współpraca z innymi jednostkami ratowniczymi;

   4) metody usuwania skutków zdarzeń i obsługa posiadanego sprzętu technicznego;

   5) budowa pojazdów kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem punktów podparcia i zawieszeń przy wkolejaniu;

   6) zagadnienia przewozu towarów niebezpiecznych z wyszczególnieniem właściwości fizyko chemicznych materiałów niebezpiecznych;

   7) zagadnienia elektroenergetyczne związane z pracą pod siecią trakcyjną;

   8) omówienie i analiza akcji ratowniczych prowadzonych przy usuwaniu skutków zaistniałych zdarzeń.

§ 11.

Zatrudnienie i dyżury w zespołach ratownictwa technicznego

1. Obsada załogi SPRT i PRT powinna być tak ustalona, aby zapewniała zebranie i wyprawienie zespołu ratownictwa technicznego w czasie określonym niniejszą instrukcją. Szczegółowo winno to być określone w RO –T.

2. Kierownik SPRT i PRT sporządza:

   1) miesięczny plan pracy załogi SPRT;

   2) miesięczny plan pozostawania pracowników w dyspozycji do pracy zespołu PRT oraz określa sposób ich powiadamiania.

Kierownik SPRT i PRT opracowany miesięczny plan przedkłada do akceptacji kierownikowi jednostki organizacyjnej za pośrednictwem kierownika komórki organizacyjnej, w której funkcjonuje zespół ratownictwa technicznego.

3. Miesięczne plany SPRT i PRT, po zatwierdzeniu przez kierownika jednostki organizacyjnej, są przekazywane dyspozytorowi jednostki organizacyjnej, kierownikowi zespołu oraz kierownikowi wykonawczej komórki organizacyjnej w której funkcjonuje zespół.

§ 12.

Rodzaje środków ochrony indywidualnej pracowników zespołów ratownictwa technicznego

1. Wyposażenie pracowników zespołów kolejowego ratownictwa technicznego w środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze reguluje „Instrukcja w sprawie zasad gospodarowania środkami ochrony indywidualnej, odzieżą i obuwiem roboczym w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ibh-1”.
2. Dla środków ochrony indywidualnej pracowników zespołów kolejowego ratownictwa technicznego obowiązuje jednolity wzór odzieży ochronnej określony w decyzji właściwego Członka Zarządu Spółki.
3. SPRT i PRT powinny posiadać środki ochrony indywidualnej i odzież dyżurną zgodnie z ogólnymi przepisami i normami, w tym:
   1) kurtki ocieplane kryte tkaniną wodoodporną 3 sztuki do zużycia;
   2) oddechowe aparaty ucieczkowe 5 szt.
4. Pracownicy zespołów kolejowego ratownictwa technicznego stosują hełmy koloru czerwonego, kierownik SPRT lub PRT hełm koloru żółtego, natomiast kierujący akcją usuwania skutków zdarzeń hełm koloru białego.
5. Odzież i hełmy powinny być oznakowane zgodnie z obowiązującym systemem identyfikacji wizualnej.
6. Jednostka organizacyjna zatrudniająca pracowników w zespołach kolejowego ratownictwa technicznego jest obowiązana do zabezpieczenia odpowiedniej ilości apteczek pierwszej pomocy z właściwym wyposażeniem zgodnie z odrębnymi uregulowaniami.

§ 13.

Dokumentacja zespołów ratownictwa technicznego

1. SPRT i PRT muszą posiadać opracowane i zatwierdzone przez kierownika jednostki organizacyjnej RO-T. Regulamin ten musi być przyjęty do wiadomości i potwierdzony własnoręcznym podpisem przez wszystkich pracowników zespołu ratownictwa technicznego. Jeżeli na wyposażeniu zespołu ratownictwa technicznego znajduje się żuraw kolejowy (żurawie kolejowe) lub wagon-platforma z wozem zabezpieczenia technicznego (WZT) będące przesyłkami nadzwyczajnymi, wówczas załącznikiem do RO-T dla każdej z tych przesyłek powinna być opracowana przez PKP PLK S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym „Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji krajowej i zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery)".
2. W zespołach ratownictwa technicznego dla pojazdów kolejowych należy prowadzić dokumentację zgodnie z „Instrukcją utrzymania pojazdów kolejowych Itw-4" i „Instrukcją maszynisty i kierowcy pojazdu kolejowego z napędem Itw-1". Dla innych pojazdów należy prowadzić dokumentację określoną przez producenta.
3. Kierownik zespołu kolejowego ratownictwa technicznego powinien prowadzić „Książkę ratownictwa technicznego" wg wzoru określonego w załączniku Nr 5 do niniejszej Instrukcji oraz dokumenty określone w RO-T.
4. SPRT i PRT muszą posiadać dokumentację sprzętu i urządzeń radiołączności.

§ 14.

Świadczenie usług przez zespoły ratownictwa technicznego

1. Zespoły ratownictwa technicznego poza działalnością w Spółce, po wyrażeniu zgody przez komórkę właściwą ds. ratownictwa technicznego w Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., mogą świadczyć odpłatnie usługi dla podmiotów zewnętrznych.
2. Warunkiem świadczenia usług, nie związanych z usuwaniem skutków zdarzeń, jest otrzymanie zgody co najmniej 48 godzin przed planowanym terminem oraz zapewnienie osłony technicznej określonej przez komórkę właściwą ds. ratownictwa technicznego.
3. Usługi na rzecz podmiotów zewnętrznych są świadczone na podstawie umów.
4. W przypadkach zaistnienia potrzeby odpłatnego usuwania skutków zdarzeń na liniach i bocznicach niezarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zgodę na zadysponowanie zespołu wydaje zwierzchnik jednostki organizacyjnej właściwej dla danego zespołu, a dyspozytor tej jednostki powiadamia dyspozytora Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym uzasadniając potrzebę zadysponowania. W tych

przypadkach o każdorazowym użyciu zespołu ratownictwa technicznego zwierzchnik ww. jednostki organizacyjnej bezzwłocznie powiadamia również komórkę właściwą ds. ratownictwa technicznego Centrali Spółki.

§ 15.

Obsługa trakcyjna i ruchowa zespołów ratownictwa technicznego

1. Jednostka organizacyjna do obsługi SPRT lub PRT zamawia lokomotywę w zależności od uwarunkowań lokalnych, na podstawie wcześniej zawartej umowy, do pracy stałej lub doraźnej zgodnie z następującymi warunkami:

   1) z jednoosobową obsługą trakcyjną w przypadku, kiedy w składzie załogi SPRT lub PRT jest kierownik pociągu roboczego i gospodarczego;

   2) z dwuosobową obsługą trakcyjną w przypadku braku kierownika pociągu roboczego i gospodarczego w składzie załogi SPRT lub PRT.

   Kierownik jednostki organizacyjnej Spółki decyduje o potrzebie stałej lub doraźnej obsługi trakcyjnej dla SPRT i PRT.

2. Obsługę trakcyjną zamawia dla SPRT i PRT telefonicznie dyspozytor właściwej jednostki organizacyjnej Spółki po otrzymaniu polecenia wyjazdu od dyspozytora Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym.

3. Przy doraźnej obsłudze trakcyjnej, maksymalny czas podstawienia lokomotywy z drużyną trakcyjną powinien być określony w umowie i wynosić 60 minut na najbliższy punkt kontrolny o każdej porze doby bez względu na dzień tygodnia.

4. W razie potrzeby, na żądanie kierującego akcją usuwania skutków zdarzeń, obsługę manewrową na miejscu wypadku, zapewnia właściwy terytorialnie kierownik jednostki organizacyjnej. W przypadku braku obsługi manewrowej, czynności te wykonuje kierownik pociągu roboczego i gospodarczego zespołu ratownictwa technicznego uczestniczącego w akcji.

ROZDZIAŁ 2
ORGANIZACJA I PROWADZENIE AKCJI USUWANIA SKUTKÓW ZDARZEŃ

§ 16.

Postępowanie jednostek kolejowych

1. Dyspozytor koordynator w IDDE, po otrzymaniu zgłoszenia od dyspozytora zakładowego IZ lub liniowego IDDE, o zdarzeniu, którego skutki wymagają wysłania zespołu

ratownictwa technicznego, poleca dyspozytorowi właściwej jednostki organizacyjnej IZ wyjazd SPRT lub PRT określając miejsce i skutki zdarzenia.

2. Na podstawie żądania kierującego akcją usuwania skutków zdarzenia, dyspozytor koordynator w IDDE jest zobowiązany skierować do akcji usuwania skutków zdarzenia wymaganą ilość zespołów ratownictwa technicznego ze szczególnym uwzględnieniem rodzaju pojazdów niezbędnych do usuwania skutków zdarzenia, w tym zespołów którym przydzielono inny rejon działania.

   W przypadku konieczności zadysponowania zespołu ratownictwa technicznego z terenu innej Ekspozytury Zarządzania Ruchem, dyspozytor koordynator IDDE właściwej dla miejsca zdarzenia, żąda od dyspozytora koordynatora Dyspozytury Głównej takiego zespołu, a ten poleca dyspozytorowi koordynatorowi Ekspozytury właściwej do miejsca stacjonowania SPRT/PRT wysłania do miejsca zdarzenia zespołu lub zespołów ratownictwa technicznego w wymaganym składzie.

3. Dyspozytor właściwej jednostki organizacyjnej, po otrzymaniu od dyspozytora koordynatora IDDE polecenia wysłania SPRT lub PRT, zarządza wyjazd zespołu ratownictwa technicznego.

4. Po otrzymaniu informacji o miejscu i skutkach zdarzenia, kierownik SPRT, PRT lub wyznaczony pracownik zespołu (mistrz zmiany) decyduje o rodzajach i ilościach pojazdów niezbędnych do sprawnego usunięcia skutków zdarzenia.

5. Dyspozytor właściwej jednostki organizacyjnej ma obowiązek powiadomienia dyżurującego zwierzchnika tej jednostki o wyjeździe zespołu ratownictwa technicznego do usuwania skutków zdarzenia.

6. Sposób powiadamiania załóg zespołów ratownictwa technicznego, zapewniający terminowy wyjazd do akcji, należy określić w RO –T.

7. Łączny czas zebrania załogi, podstawienia lokomotywy, wykonania próby hamulca w składzie pojazdów kolejowych gotowych do wyjazdu, osygnalizowania końca pociągu, sporządzenia niezbędnych dokumentów i wyjazdu na umowny punkt kontrolny nie powinien być dłuższy niż:

   1) dla SPRT o każdej porze doby:

      a) 100 minut z doraźną obsługą trakcyjną,

      b) 60 minut dla pojazdu szynowo drogowego i samojezdnego pojazdu ratownictwa technicznego;

2) dla PRT:

a) 120 minut z doraźną obsługą trakcyjną o każdej porze doby,

b) 60 minut dla pojazdu szynowo drogowego i samojezdnego pojazdu ratownictwa technicznego w dni robocze od godz. 07.00 do 15.00,

c) 90 minut dla pojazdu szynowo drogowego i samojezdnego pojazdu ratownictwa technicznego w dni robocze od godz. 15.00 do 07.00 oraz w dni wolne.

W uzasadnionych przypadkach kierownik jednostki organizacyjnej Spółki może zadysponować na określony czas :

- stałą obsługę trakcyjną dla SPRT,
- stałą obsługę trakcyjną oraz pracę w systemie równoważnego czasu pracy załogi PRT.

Obowiązuje wówczas czas wyjazdu 20 minut dla SPRT i PRT.

8. Gotowość wyjazdu do akcji usuwania skutków zdarzenia, kierownik/mistrz zespołu ratownictwa technicznego zgłasza dyżurnemu ruchu stacji postoju zespołu, a ten dyspozytorowi liniowemu właściwej IDDE. Sposób powiadamiania należy określić w RO-T.

   Plan obiegu informacji dotyczącej uruchomienia zespołu ratownictwa technicznego i przebiegu akcji ratowniczej określono w załączniku Nr 6 do Instrukcji.

9. Dyżurny ruchu stacji postoju zespołu ratownictwa technicznego zgłasza dyspozytorowi liniowemu IDDE wyjazd zespołu do akcji usuwania skutków zdarzenia.

10. Sposób zapewnienia pojazdu trakcyjnego dla zespołu ratownictwa technicznego oraz wykonania próby hamulców i oględzin technicznych, należy określić w RO-T zespołu.

11. Nieterminowe zebranie wszystkich pracowników PRT nie może opóźnić wyjazdu zespołu. Spóźnionych pracowników należy dowieźć na miejsce zdarzenia, za co odpowiedzialny jest zwierzchnik wykonawczej komórki organizacyjnej w której funkcjonuje zespół ratownictwa.

12. Wyprawienie zespołu ratownictwa technicznego, przejazd do miejsca zdarzenia oraz powrót do stacji macierzystej odbywa się na zasadach określonych w „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”. Zespoły ratownictwa technicznego (SPRT i PRT) mają pierwszeństwo przejazdu przed innymi pociągami w przypadkach gdy są wyprawiane do zdarzenia, które spowodowało przerwę w ruchu lub ofiary w ludziach.

13. Dyspozytor jednostki organizacyjnej właściwej dla miejsca zdarzenia po otrzymaniu informacji o zdarzeniu na torach zelektryfikowanych ustala z dyspozytorem zasilania elektroenergetycznego zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej oraz w razie konieczności wyłączenie napięcia w linii potrzeb nietrakcyjnych, gdy linia taka przebiega na wspólnych konstrukcjach.

14. Praca zespołów ratownictwa technicznego na torach zelektryfikowanych, może odbywać się tylko po dopuszczeniu przez uprawnionego pracownika właściwego zakładu „PKP Energetyka S.A.” na podstawie wydanego przez niego pisemnego zezwolenia zgodnie z odrębnymi przepisami.

15. Załączenie napięcia w sieci trakcyjnej w rejonie zdarzenia może nastąpić dopiero po potwierdzeniu przez kierującego akcją jej zakończenia i zwrocie wydanego zezwolenia.

16. Za zabezpieczenie miejsca prowadzonej akcji odpowiedzialny jest kierujący akcją zgodnie z obowiązującymi przepisami.

17. Pracownicy zespołów SPRT i PRT posługują się przy wkolejaniu pojazdów sygnałami porozumiewawczymi określonymi w załączniku Nr 4 do Instrukcji.

18. Wkolejany tabor należy skutecznie zabezpieczyć przed niepożądanym ruchem (zbiegnięciem).

§ 17.
Współdziałanie jednostek kolejowych w usuwaniu skutków zdarzeń

1. W akcjach usuwania skutków zdarzenia mogą uczestniczyć w zależności od potrzeb:
   1) zespoły ratownictwa technicznego;
   2) podmioty wykonujące prace w infrastrukturze kolejowej.
2. Do współpracy z zespołami, o których mowa w ust.1 zobowiązane są:
   1) komórki organizacyjne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei;
   2) komórki organizacyjne pozostałych jednostek organizacyjnych Spółki;
   3) inne podmioty zewnętrzne uczestniczące w eksploatacji linii kolejowych na podstawie umów zawartych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. W usuwaniu skutków zdarzeń, których następstwem są ofiary w ludziach, pożar, zagrożenie pożarowe lub środowiska przy przewozie towarów niebezpiecznych, bądź

inne zagrożenia, uczestniczą jednostki ochrony przeciwpożarowej, jednostki ratownictwa medycznego oraz ratownictwa chemicznego w zależności od potrzeb na zasadach określonych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

4. Pracownicy podmiotów uczestniczących w akcji usuwania skutków zdarzeń są zobowiązani do wykonywania zadań określonych przez kierującego akcją usuwania skutków zdarzeń.

§ 18.

Kierownictwo w akcjach usuwania skutków zdarzeń

1. W działaniach ratowniczych usuwania skutków zdarzeń, których następstwem są:

   1) ofiary w ludziach;

   2) zagrożenie życia lub zdrowia ludzkiego;

   3) pożar lub zagrożenie pożarowe;

   4) zagrożenie środowiska naturalnego;

   5) wydobywanie się materiałów niebezpiecznych z jednostki transportowej;

   6) inne wyżej niewymienione zagrożenia,

   kierującym akcją jest pierwszy przybyły na miejsce zdarzenia dowódca z jednostki ochrony przeciwpożarowej, do czasu przybycia posiadającego uprawnienia do przejęcia kierowania. Obowiązki kierującego oraz zasady przejmowania i przekazywania kierowania działaniami ratowniczymi określają przepisy ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

2. Zakończenie działań ratowniczych, o których mowa w ust.1, potwierdzone musi być na piśmie z imiennym podpisem kierującego. Dokument ten stanowi podstawę do samodzielnego przystąpienia do usuwania skutków zdarzeń przez zespoły ratownictwa technicznego i inne podmioty.

3. Do czasu przybycia jednostki ratowniczo gaśniczej zwierzchnik lub osoba przez niego upoważniona właściwej wykonawczej komórki organizacyjnej, na terenie której zaistniało zdarzenie, zabezpiecza miejsce zdarzenia zgodnie z „Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8” oraz współpracuje z dyspozytorem właściwej jednostki organizacyjnej w celu umożliwienia dojazdu ekip ratowniczych.

4. Zasady kierowania i współdziałania jednostek ochrony przeciwpożarowej biorących udział w działaniach ratowniczych regulują odrębne przepisy.
5. W przypadku, gdy skutki zdarzenia nie spowodowały zagrożeń wymienionych w ust. 1 akcją usuwania skutków zdarzenia kierują:
   1) zwierzchnik wykonawczej komórki organizacyjnej, na terenie której zaistniało zdarzenie, do czasu przybycia zwierzchnika jednostki organizacyjnej lub SPRT (PRT);
   2) zwierzchnik lub jego zastępca właściwej dla miejsca zdarzenia jednostki organizacyjnej;
   3) kierownik SPRT, PRT lub wyznaczony pracownik zespołu (mistrz zmiany).
6. Kierujący akcją usuwania skutków zdarzenia, w przypadkach określonych w ust. 5, po przybyciu na miejsce zdarzenia:
   1) przejmuje i sprawuje ogólny nadzór i kierownictwo w akcji, a wszyscy pracownicy kolejowi uczestniczący w akcji usuwania skutków zdarzenia, są zobowiązani wykonywać jego polecenia;
   2) po zapoznaniu się z sytuacją i określeniem czasu, w jakim możliwe jest usunięcie skutków zdarzenia i przywrócenie ruchu, informuje dyspozytora IDDE i dyspozytora właściwej jednostki organizacyjnej o przybliżonym czasie trwania akcji i przywrócenia ruchu;
   3) powiadamia dyspozytora jednostki organizacyjnej, właściwej do miejsca zdarzenia, o konieczności wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej i ewentualnie potrzeb nietrakcyjnych (jeżeli nie zostało jeszcze wyłączone);
   4) może występować o pomoc w zwiększeniu liczby pracowników do usuwania skutków zdarzenia oraz dodatkowego sprzętu;
   5) współpracuje z przewodniczącym komisji powypadkowej w celu określenia przyczyny zdarzenia.
7. Kierujący akcją ponosi odpowiedzialność za sprawne usunięcie skutków zdarzenia oraz ograniczenie do minimum uszkodzeń infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych w czasie prowadzonej akcji.
8. Przybyły na miejsce zdarzenia przełożony kierującego akcją, może przejąć prawa i obowiązki kierującego określone w ust.6. Powyższy fakt należy odnotować w „Książce ratownictwa technicznego”, z podaniem:

1) daty i godziny przejęcia kierownictwa;

2) aktualnej sytuacji na miejscu zdarzenia potwierdzonej podpisami przez przejmującego i przekazującego kierownictwo akcji.

9. W razie zdarzeń o znacznych skutkach (rozmiarach) powodujących ograniczenie w ruchu pociągów na liniach o szczególnym znaczeniu dla realizacji przewozów, ofiary w ludziach lub znaczne straty materialne, akcją ratownictwa technicznego kieruje zwierzchnik właściwej jednostki organizacyjnej lub jego zastępca.

10. Kierujący akcją na miejscu zdarzenia może zadysponować sprzęt zespołów kolejowego ratownictwa technicznego do naprawy infrastruktury kolejowej.

11. W miarę postępu prac przy usuwaniu skutków zdarzenia kierujący akcją zobowiązany jest informować dyspozytora IDDE o przebiegu usuwania skutków zdarzenia i przewidywanym czasie zakończenia działań ratowniczych.

12. Kierujący akcją jest zobowiązany zapewnić możliwość usuwania skutków zdarzenia oraz podjęcie prac naprawczych w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć przerwę lub ograniczenia w ruchu pociągów.

13. Zespoły ratownictwa technicznego mogą powracać do miejsc stacjonowania po otrzymaniu zgody kierującego akcją.

14. Za uporządkowanie miejsca zdarzenia odpowiedzialni są zwierzchnicy jednostek organizacyjnych właściwych dla miejsca zdarzenia.

15. Jeżeli wskutek zdarzenia zostały uszkodzone pojazdy kolejowe w sposób uniemożliwiający ich jazdę, to decyzję o dalszym postępowaniu z nimi kierujący uzgadnia z przedstawicielem przewoźnika.

    W uzasadnionych przypadkach, tj. ratowania życia i zdrowia ludzi, zabezpieczenia środowiska przed skażeniem, decyzję podejmuje kierujący akcją ratowniczą.

16. Po zakończeniu akcji ratownictwa technicznego działaniami odbudowy infrastruktury kolejowej do czasu przywrócenia ruchu kieruje zwierzchnik właściwej jednostki organizacyjnej lub wyznaczony przez niego pracownik.

17. Kierownik SPRT, PRT lub zastępujący go pracownik ma obowiązek dokonać wpisów w „Książce ratownictwa technicznego” informacji o kierowaniu i przebiegu działań ratowniczych.

§ 19.

Zaplecze załóg SPRT i PRT

1. Wszystkie SPRT i PRT powinny posiadać własne zaplecze gospodarcze i socjalne.
2. Pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu skutków zdarzeń kolejowych wydawane są posiłki profilaktyczne i napoje na zasadach i warunkach określonych w odrębnych przepisach.

ROZDZIAŁ 3
WYMAGANIA W ZAKRESIE BUDOWY, UTRZYMANIA, WYPOSAŻENIA I OZNACZENIA ZESPOŁÓW RATOWNICTWA TECHNICZNEGO

§ 20.

Oznaczenia pojazdów wchodzących

w skład zespołów ratownictwa technicznego

1. Wszystkie wagony, żurawie kolejowe, wozy zabezpieczenia technicznego, pojazdy szynowo drogowe oraz samojezdne pojazdy ratownictwa technicznego, wchodzące w skład zespołów ratownictwa technicznego powinny być oznaczone zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie w Spółce wewnętrznymi aktami prawnymi.
2. Wszystkie urządzenia podległe Transportowemu Dozorowi Technicznemu (TDT) muszą być opisane emalią białą RAL 9010:
   1) numerem nadanym przez TDT,
   2) terminem (datą) ważności rewizji.

§ 21.

Ogólne wymagania techniczne dla SPRT i PRT

1. Wszystkie pojazdy kolejowe wchodzące w skład SPRT i PRT muszą być sprawne technicznie, przy czym:
   1) dla pojazdów kolejowych z napędem oraz pojazdów kolejowych bez napędu, których typ nie został wyszczególniony w Księdze Systemu MMS, obowiązuje ważne świadectwo sprawności technicznej;
   2) dla pojazdów kolejowych bez napędu, których typ został wyszczególniony w Księdze Systemu MMS obowiązuje świadectwo przywrócenia do eksploatacji po przeprowadzonym utrzymaniu.

2. Wagony i żurawie kolejowe wchodzące w skład SPRT i PRT muszą posiadać zdolność jazdy z prędkością co najmniej 60 km/godz., przy czym prędkość jazdy składu SPRT lub PRT winna być dostosowana do maksymalnej dopuszczalnej prędkości najwolniejszego pojazdu włączonego do składu pociągu.
3. Zaleca się stosowanie ujednoliconego wyposażenia technicznego w sprzęt, narzędzia i urządzenia zespołów ratownictwa technicznego celem ich kompatybilności.
4. Zasilanie w energię elektryczną urządzeń w wagonach i żurawiach kolejowych należy zapewnić przez:
   1) zasilanie podstawowe z zespołów prądotwórczych o napięciu 400/230V prądu przemiennego o częstotliwości 50 Hz o mocy czynnej co najmniej 10 kW zainstalowanych w wagonach, a w czasie postoju na terenie stacji macierzystej z zewnętrznej sieci energetycznej;
   2) zasilanie rezerwowe z baterii akumulatorów o napięciu 24 V prądu stałego obwodów oświetleniowych.
5. Wagony dla załóg SPRT i PRT powinny posiadać zainstalowany radiotelefon przewoźny, instalację grzewczą oraz instalację zimnej i ciepłej wody.
6. Wszystkie wagony powinny być wyposażone w czynny hamulec zespolony i ręczny. Ponadto w każdym przedziale oraz na korytarzu w wagonie załogi powinny być sprawne hamulce bezpieczeństwa.
7. Wagony wchodzące w skład SPRT i PRT podlegają naprawom okresowym z zachowaniem postanowień obowiązujących w dokumentacji systemu utrzymania.

§ 22.

Wymagania dla wagonu załogi SPRT i PRT

1. Wagon załogi powinien być przystosowany z uwzględnieniem podanych niżej wymagań:
   1) powinien posiadać:
      a) ocieplone ściany i dach,
      b) drzwi wejściowe w ścianach bocznych wagonu oraz drzwi w ścianach czołowych z mostkami wyposażonymi w poręcze dla bezpiecznego przechodzenia do sąsiednich wagonów dopuszcza się wagony bez drzwi w ścianach czołowych;
   2) powinien posiadać wydzielone pomieszczenia:
      a) przedział kierownika SPRT(PRT),

b) do przyrządzania i spożywania posiłków,

c) odpoczynku załogi,

d) higieniczno sanitarne,

e) szatnia dla załogi,

f) suszarnia odzieży roboczej,

g) magazyn na rezerwową odzież roboczą i sprzęt ochrony osobistej.

2. Wykaz zasadniczego wyposażenia wagonów załogi, zawiera załącznik Nr 2 do Instrukcji część A.

§ 23.

Wymagania dla wagonu sprzętu technicznego

1. Wagon sprzętu technicznego powinien być przystosowany z wagonu krytego oraz urządzony wg podanych niżej wymagań:

   1) dach i ściany wagonu powinny być ocieplone, w ścianach bocznych powinny być drzwi szerokości co najmniej 1,5 m oraz okna, a w ścianach czołowych drzwi i mostki z poręczami zapewniające bezpieczne przechodzenie do sąsiednich wagonów dopuszcza się wagony bez drzwi w ścianach czołowych;

   2) poniżej podłogi wagonu powinny być zainstalowane na ramie podwozia skrzynie zamykane pokrywami odchylanymi do dołu, łatwo dostępne z obu stron wagonu z przeznaczeniem na sprzęt, pokrywy skrzyń powinny posiadać zabezpieczenia uniemożliwiające ich opadnięcie poniżej poziomu podłogi skrzyń, na podłodze skrzyń wskazane jest zastosowanie rolek w celu łatwego wysuwania ciężkiego sprzętu, pokrywy skrzyń powinny być wyposażone
   w zamki uniemożliwiające przypadkowe ich otwarcie;

   3) do transportu, wyładunku i załadunku sprzętu technicznego, wewnątrz wagonu należy zainstalować typowe wciągarki ręczne lub elektryczne o udźwigu 2,5 kN (250 kG) przesuwane ręcznie po belce. W drzwiach bocznych wagonu należy umieścić żurawie stałe przyścienne o udźwigu 2,5 kN (250 kG) ze zmiennym wysięgiem wychylanym poza skrajnię wagonu;

   4) zespoły prądotwórcze umieszczone w przedziale maszynowym należy montować na elastycznych podkładkach do wzmocnionej konstrukcji podwozia (podłogi);

5) moc zespołu prądotwórczego powinna zapewniać zasilanie odbiorników w wagonach SPRT i PRT oraz urządzeń i narzędzi niezbędnych do wkolejania taboru.

2. Wykaz zasadniczego wyposażenia wagonu sprzętu zawiera załącznik Nr 2 do Instrukcji, część B.

§ 24.

Wymagania dla żurawia kolejowego w składzie SPRT(PRT)

1. Żurawie kolejowe używane do usuwania skutków wypadków powinny mieć udźwig nie mniej niż 1 MN (100 T).

2. Żuraw powinien być wyposażony w dwa pomocnicze wagony:

   1) platformę pod wysięgnik i przeciwwagi żurawia;

   2) sprzętu, części zamiennych i materiałów niezbędnych do pracy oraz zabudowy żurawia i usuwania skutków zdarzeń.

3. Żuraw powinien być wyposażony w zestaw umożliwiający łączność radiową zgodnie z „Instrukcją o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych Ie-14”, pomiędzy operatorem żurawia a kierującym akcją usuwania skutków zdarzeń.

§ 25.

Wymagania dla wagonu do transportu wysięgnika i przeciwciężarów żurawia oraz wagonu pomocniczego sprzętu

1. Wagon pomocniczy platforma pod wysięgnik oraz do przewozu przeciwciężarów posiadające napęd własny (służące również jako awaryjne zasilanie żurawia) lub bez napędu własnego, powinny być wykonane zgodnie z warunkami dokumentacji techniczno ruchowej producenta dla żurawi kolejowych i stanowią integralną część żurawi kolejowych. Służą do przewozu materiałów przeznaczonych do podbudowy i podparcia żurawia oraz lin (zawiesi) do przemieszczania ładunków.

2. Wagon pomocniczy sprzętu służy do przewozu wyposażenia pomocniczego żurawia oraz zespołu prądotwórczego o napięciu 400/230V prądu przemiennego o częstotliwości 50 Hz o mocy czynnej co najmniej 10 kW, ponadto służy do przewozu sprzętu technicznego i materiałów przeznaczonych do podbudowy.

§ 26.
Wymagania dla wagonu do transportu wozu zabezpieczenia technicznego (WZT)

1. Wagon do transportu wozu zabezpieczenia technicznego powinien być przystosowany z 4 osiowej platformy odpowiedniej konstrukcji i nośności umożliwiającej przewóz WZT.
2. Wagon do przewozu WZT należy odpowiednio przystosować poprzez zamontowanie rozkładanej rampy czołowej, służącej do wjazdu i zjazdu WZT z wagonu. Wagon ten służy również do przewożenia zbloczy, lin i oprzyrządowania do pracy oraz zwiększenia siły uciągu.

§ 27.
Wymagania dla pojazdu szynowo drogowego

1. Pojazd szynowo drogowy umożliwia jazdę po drogach oraz po torach kolejowych o szerokości 1435 mm lub 1435 mm i 1520 mm (stosownie do potrzeb) i powinien mieć możliwość jazdy z prędkością:
   1) po torach max. 50 km/h do przodu i max. 20 km/h przy cofaniu;
   2) po rozjazdach i po skrzyżowaniach toru 5 km/h (w przód i w tył);
   3) po drodze z prędkością max. nie mniej niż 80 km/h.
2. Pojazd szynowo drogowy winien mieć jednomodułową kabinę załogi przeznaczoną dla minimum 5 osób oraz skrzynię załadowczą o ładowności od 2 000 do 3 400 kg, przeznaczoną na sprzęt do prowadzenia działań
3. Skrzynia załadowcza powinna być wyposażona w oświetlenie wewnętrzne i zewnętrzne, umożliwiające łatwy i bezpieczny rozładunek i załadunek sprzętu.
4. Dopuszczalna masa całkowita pojazdu z ładunkiem i załogą nie powinna przekraczać 20 000 kg.
5. Obrys pojazdu winien mieścić się w obowiązującej skrajni dla pojazdów kolejowych poruszających się po torach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
6. Pojazd nie może oddziaływać negatywnie na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, natomiast ma oddziaływać prawidłowo na urządzenia niezajętości torów i rozjazdów.

§ 28.

Wymagania techniczne dla samojezdnego pojazdu ratownictwa technicznego typu WM-15A/PRT

1. Pojazd ratownictwa technicznego typu WM-15A/PRT przeznaczony jest do prowadzenia samodzielnych, długotrwałych oraz w każdych warunkach pogodowych, działań usuwania skutków zdarzeń kolejowych.
2. Powinien być zbudowany z dwóch członów: napędowego i doczepnego.
3. Na czole członu napędowego winien być zainstalowany żuraw hydrauliczny o momencie obciążenia nie mniej niż 8,0 Tm, którego sterowanie winno odbywać się z kabiny sterowniczej oraz z zewnątrz pojazdu.
4. Prędkość jazdy po torach do 80 km/godzinę.
5. Pojazd należy wyposażyć w urządzenia radiołączności pociągowej oraz wewnętrznej.
6. Winien być wyposażony we wspomagane pomosty załadowczo-rozładowcze o nośności co najmniej 400 kg.
7. W pojeździe należy przewidzieć miejsca na:
   1) dwie kabiny sterownicze do sterowania jazdą w obu kierunkach oraz sterowania pracą żurawia;
   2) pomieszczenia techniczne do przewozu sprzętu do wkolejania i przemieszczania poprzecznego pojazdów, sprzętu oświetleniowego, sprzętu sygnalizacji, gazów technicznych, drewna do podbudowy, różnych narzędzi ręcznych i ślusarskich, pomocniczego wózka holowniczego, lin i zawiesi;
   3) stół ślusarski;
   4) pomieszczenie do zabudowy agregatu prądotwórczego;
   5) pomieszczenie do spożywania posiłków;
   6) pomieszczenie higieniczno sanitarne;
   7) szatnię i suszarnię odzieży roboczej i ochronnej.

Załącznik Nr 1 do „Instrukcji

Wykaz obowiązujących aktów prawnych:

1) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.);

2) Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 169);

3) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1992 r. w sprawie zakresu i trybu korzystania z praw przez kierującego działaniem ratowniczym (Dz. U. Nr 54, poz. 259);

4) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1319 z późn. zm.);

5) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad kierowania i współdziałania jednostek ochrony przeciwpożarowej biorących udział w działaniu ratowniczym (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 709);

6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 369);

7) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46)

8) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie profilaktycznych posiłków i napojów (Dz. U. Nr 60, poz. 279);

9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. 2014, poz. 211, z późn. zm.);

10) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. 2014, poz. 212, z późn. zm.);

11) Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. 1997, Nr 129, poz. 844, z późn. zm.).

Załącznik Nr 2 do „Instrukcji”

Wykaz zasadniczego wyposażenia wagonów i pojazdów zespołu ratownictwa technicznego

A. Wagon załogi

1. Przedział kierownika zespołu powinien być wyposażony w:
   1) niezbędny sprzęt biurowy;
   2) radiotelefon przewoźny;
   3) radiotelefony przenośne w sieci ratunkowej 5 szt.;
   4) apteczkę pierwszej pomocy;
   5) telefon komórkowy;
   6) gaśnicę proszkową typu GP-6 (A, B, C) 1 szt.;
   7) tarczę do zatrzymywania pojazdów;
   8) ręczną latarkę sygnałową z czerwonym światłem;
   9) narzutkę ostrzegawczą z napisem „kierowanie ruchem”.
2. Kuchnia z wyposażeniem do przyrządzania posiłków.
3. Jadalnia do spożywania posiłków.
4. Szatnia i suszarnia odzieży roboczej wyposażone w:
   1) szafki na odzież własną i roboczą w ilości wynikającej z liczby członków załogi pociągu;
   2) suszarkę odzieży.
5. Umywalnia i WC wyposażone zgodnie z wymaganiami ochrony środowiska.
6. Środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze.

B. Wagon sprzętu

1. Wagon powinien być wyposażony w sprzęt ratownictwa technicznego:
   1) urządzenia hydrauliczne do wkolejania taboru wraz z osprzętem 1 komplet;
   2) sprzęt do przemieszczeń poprzecznych;

3) pomocniczy wózek holowniczy (awaryjny) o nośności co najmniej 30 ton do transportu taboru z uszkodzonym lub zakleszczonym zestawem;
4) sprzęt do cięcia stali, betonu i drewna;
5) zestaw zbloczy i lin do zwiększenia siły pociągowej;
6) wkolejnice zewnętrzne i wewnętrzne 1 komplet;
7) liny i łańcuchy różnych średnic i długości;
8) półsprzęg do transportu pojazdów kolejowych;
9) sprzęg śrubowy 2 sztuki;

2. Stół warsztatowy.
3. Ręczne narzędzia elektryczne lub pneumatyczne.
4. Narzędzia nieiskrzące 1 komplet.
5. Narzędzia różne (ślusarskie, kowalskie, stolarskie).
6. Wciągarka elektryczna.
7. Sprzęt elektroenergetyczny i oświetleniowy:
   1) zespoły prądotwórcze 2 sztuki;
   2) reflektory oświetleniowe wg potrzeb;
   3) bębny z przewodami do zasilania urządzeń wg potrzeb.
8. Sprzęt spawalniczy:
   1) butle tlenowe i acetylenowe 3 komplety;
   2) sprzęt do cięcia metali (palniki długie i krótkie) 2 komplety.
9. Przybory sygnałowe i wskaźnik W7 2 sztuki.
10. Gaśnice proszkowe typu GP-6 (A, B, C) 2 sztuki.
11. Płozy hamulcowe i kliny z materiałów nieiskrzących po 2 sztuki.
12. Drewno do podbudowy stosownie do potrzeb pracy urządzeń hydraulicznych.

C. Wagon pomocniczy sprzętu żurawia kolejowego

Wagon powinien być wyposażony w:

1) zespół prądotwórczy;
2) lampy przenośne na statywach z przewodami;
3) podstawowe narzędzia (ślusarskie, kowalskie, stolarskie) oraz łopaty, drążki, itp.;
4) komplet zawiesi i komplet zawiesi nieiskrzących wg potrzeb;
5) gaśnicę proszkową typu GP-6 (A, B, C) 1 sztuka;
6) drewno do podbudowy stosownie do potrzeb pracy żurawia.

D. Samojezdny pojazd ratownictwa technicznego typu WM-15A/PRT

Samojezdny pojazd powinien być wyposażony w:

1) urządzenia sterownicze i kontrolne do sterowania żurawiem hydraulicznym;
2) radiotelefon przewoźny;
3) urządzenia łączności wewnętrznej;
4) szafka ze zlewozmywakiem i instalacją wodną, podgrzewaczem;
5) wydzielona część do przyrządzania posiłków;
6) regały przeznaczone na sprzęt do ratownictwa technicznego, m.in.:
    a) urządzenia hydrauliczne do wkolejania taboru wraz z osprzętem 1 komplet,
    b) sprzęt do cięcia stali i betonu 1 komplet,
    c) spalinowa łańcuchowa piła do cięcia drewna 1 sztuka,
    d) zestaw zbloczy, lin i rolek do zwiększenia siły pociągowej i do obracania taboru,
    e) liny i łańcuchy różnych średnic i długości,
    f) sprzęg śrubowy 2 sztuki,
    g) półsprzęg do transportu pojazdów kolejowych 2 sztuki,
    h) ręczne narzędzia elektryczne (wiertarka, szlifierka kątowa),
    i) narzędzia nie iskrzące 1 komplet,
    j) narzędzia ręczne różne (ślusarskie, kowalskie, stolarskie),
    k) narzędzia ręczne łopaty, kilofy, drążki, młoty, itp.,
    l) podkładki drewniane, kliny, uchwyty itp.;

7) sprzęt elektroenergetyczny i oświetleniowy:
   a) zespół prądotwórczy o mocy co najmniej 20 kVA-400/230V prądu przemiennego,
   b) reflektory oświetleniowe wg potrzeb,
   c) bębny z przewodami do zasilania urządzeń wg potrzeb;
8) sprzęt spawalniczy:
   a) butle tlenowe i acetylenowe 2 komplety,
   b) sprzęt do cięcia metali 2 komplety;
9) przybory sygnałowe i wskaźnik W7 2 sztuki;
10) gaśnice proszkowe typu GP–2 (A, B, C) 2 sztuki i typu GP–6 (A,B,C) 2 sztuki;
11) płozy hamulcowe i kliny z materiałów nieiskrzących po 2 sztuki;
12) drewno do podbudowy stosownie do potrzeb pracy urządzeń hydraulicznych;
13) pomocniczy wózek holowniczy (awaryjny) o nośności co najmniej 30 ton do transportu taboru z uszkodzonym lub zakleszczonym zestawem kołowym;
14) stół warsztatowy 1 sztuka.

E. Pojazd szynowo drogowy

Pojazd szynowo drogowy powinien być wyposażony w:

1) zestaw sprzętu hydraulicznego do wkolejania różnych typów pojazdów kolejowych;
2) mostki i wózki jezdne do wkolejania taboru;
3) agregat prądotwórczy i sprzęt oświetleniowy;
4) urządzenia do cięcia stali i drewna;
5) drewno do podbudowy podczas operacji wkolejania;
6) płozy hamulcowe i kliny z materiałów nieiskrzących po 2 szt.;
7) przybory sygnałowe;
8) radiotelefon przewoźny.

Załącznik Nr 3 do „Instrukcji

(RAMOWY)

REGULAMIN ORGANIZACYJNO TECHNICZNY

SPECJALNEGO POCIĄGU RATOWNICTWA TECHNICZNEGO

ZAKŁADU LINII KOLEJOWYCH

w ……..

Macierzysta stacja postoju (baza postojowa).....

Tor nr ……..

Regulamin obowiązuje od dnia …….

§ 1.
Postanowienia ogólne

1. Na podstawie ramowego regulaminu organizacyjnego Zakładu Linii Kolejowych ustala się Regulamin Organizacyjno Techniczny Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego Zakładu Linii Kolejowych
   w ……....., zwanego dalej Regulaminem.

   (nazwa miejscowości)

2. SPRT działa w oparciu o:

   1) „Instrukcję o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15";

   2) „Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów w transporcie kolejowym Ir-8".

3. Organizacja wyjazdów do zdarzeń odbywa się w oparciu o § 8 „Regulaminu Organizacyjno Technicznego".

4. Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego podlega Dyrektorowi Zakładu Linii Kolejowych w ……..... podczas działań *(nazwa miejscowości)*

   ratowniczych podlega kierującemu tymi działaniami.

5. Działanie oraz eksploatacja odbywa się na podstawie postanowień zawartych w § 3 Regulaminu oraz obowiązujących aktów prawnych wg Załącznika Nr 1 do „Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15".

§ 2.
Zakres działania
Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego

1. Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego w……..... *(nazwa miejscowości)*

   usuwa skutki zdarzeń na terenie macierzystego Zakładu Linii Kolejowych
   .....……..... oraz skutki zdarzeń na terenie innych *(nazwa miejscowości)*

   zakładów .....

(wymienić) z liniami lub wybrane linie (wymienić) w zakładach (wymienić).

2. Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego może być dysponowany do usuwania skutków zdarzeń przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym lub Ekspozyturę Zarządzania Ruchem Kolejowym na terenie innych zakładów niż przydzielone.

3. Wykaz obsługiwanych odcinków linii kolejowych przez Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego w ….....…….....stanowi
(nazwa miejscowości)

Załącznik nr 1 do Regulaminu.

§ 3.

Zadania Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego

1. Do podstawowych zadań Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego należy:
   1) ustawianie na szynach wykolejonych pojazdów;
   2) usuwanie zniszczonych pojazdów z torów;
   3) przeprowadzanie uszkodzonych pojazdów z miejsca zdarzenia do najbliższej stacji;
   4) utrzymanie wyposażenia w stanie sprawności technicznej.
2. Zasady dysponowania Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego na własnym terenie działania, poza nim oraz do świadczenia usług określa Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15.
3. Dysponowanie Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego do działań innych niż kolejowe ratownictwo techniczne wymaga pisemnej zgody komórki właściwej ds. ratownictwa technicznego Centrali Spółki, która wyznacza zastępczą osłonę techniczną.

§ 4.

Kierowanie

Specjalnym Pociągiem Ratownictwa Technicznego

1. Ogólny nadzór nad Specjalnym Pociągiem Ratownictwa Technicznego sprawuje dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w …….....
(nazwa miejscowości)
2. Bezpośredni nadzór nad Specjalnym Pociągiem Ratownictwa Technicznego w zakresie wyposażenia w sprzęt techniczny, materiały eksploatacyjne, przybory sygnałowe, odzież

roboczą, ochronną, środki ochrony indywidualnej, urządzenia łączności i radiołączności, przeszkolenie załogi oraz za sprawność wyposażenia łącznie z terminowością wyjazdu sprawuje naczelnik Sekcji Eksploatacji
w ……..poprzez kierownika Specjalnego Pociągu

(nazwa miejscowości)

Ratownictwa Technicznego.

3. Do zakresu działania kierownika Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego należy w szczególności:

   1) kierowanie pracą SPRT podczas usuwania skutków zdarzeń oraz odpłatnego świadczenia usług;

   2) przygotowanie SPRT do usuwania skutków zdarzeń;

   3) ustalanie potrzeb w zakresie właściwego wyposażenia;

   4) właściwe użytkowanie i utrzymanie wyposażenia w stanie sprawności technicznej;

   5) gospodarka sprzętem i materiałami eksploatacyjnymi;

   6) przestrzeganie przepisów BHP oraz przepisów i instrukcji służbowych;

   7) zapewnienie właściwych warunków w miejscu postoju pociągu;

   8) opracowywanie miesięcznych harmonogramów pracy załogi;

   9) szkolenie i doskonalenie umiejętności załogi;

   10) prowadzenie dokumentacji obejmującej:

      a) książkę ratownictwa technicznego,

      b) ewidencję wyposażenia,

      c) wykaz imienny załogi.

§ 5.
Obowiązki załogi
Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego

Załoga Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego zobowiązana jest:

1) znać „Instrukcję o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15” oraz instrukcje wymienione w § 3 niniejszej Instrukcji;

2) znać budowę, zasady działania i obsługi oraz zastosowanie sprzętu będącego na wyposażeniu pociągu;

3) posiadać udokumentowane przeszkolenie i kwalifikacje wymagane do obsługi i utrzymania sprzętu będącego na wyposażeniu pociągu;

4) posiadać udokumentowane przeszkolenie z przewozu koleją towarów niebezpiecznych w zakresie obowiązującym zarządcę infrastruktury kolejowej;

5) przestrzegać zasad BHP i przepisów przeciwpożarowych, dyscypliny pracy oraz sygnalizacji w czasie działań ratowniczych;

6) aktualizować adres miejsca zamieszkania wraz z możliwością kontaktu, w tym telefonicznego.

§ 6.
Miejsce stacjonowania oraz kontakt telefoniczny ze Specjalnym Pociągiem Ratownictwa Technicznego

1. Miejsce stacjonowania:

   1) stacja (baza postojowa) ……....., *(nazwa)*

   2) tor ……..…
   (numer)

2. Numery telefonów:

   1) Kolejowy w pociągu.....

   2) komórkowy:

      a) dyrektor zakładu linii kolejowych.....

      b) zastępców dyrektora zakładu.....

      c) kierownika.....

      d) mistrza.....

§ 7.

Struktura wewnętrzna

Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego

1. Załoga Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego składa się z 29 osób, tj.:

   1) kierownik SPRT;

   2) zespół ratownictwa technicznego liczący 28 pracowników zatrudnionych w systemie równoważnego czasu pracy, z czego w zmianie roboczej musi być zatrudnionych jednocześnie co najmniej 5 pracowników zapewniających obsługę sprzętu, w tym mistrz kierujący zmianą.

2. Załogę Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego stanowią pracownicy o uprawnieniach do kierowania i obsługi żurawia kolejowego, uprawnieniach do kierowania samojezdnym pojazdem ratownictwa technicznego, pojazdem szynowo drogowym, wozem zabezpieczenia technicznego, a także pracownicy z uprawnieniami kierownika pociągu gospodarczego i roboczego stosownie do potrzeb.

3. W uzasadnionych przypadkach załoga pociągu może być uzupełniana w zależności od potrzeb pracownikami przygotowanymi i uprawnionymi do prowadzenia akcji usuwania skutków zdarzeń.

4. Pracownicy SPRT zatrudnieni są w systemie równoważnego czasu pracy. Kierownik SPRT zatrudniony jest w podstawowym systemie czasu pracy przyjętego dla administracji Zakładu Linii Kolejowych w ……..

5. Pracownicy zatrudnieni w systemie równoważnego czasu pracy zgłaszają się do pracy według ustalonego harmonogramu w miejscu stacjonowania pociągu. W przypadku konieczności uzupełnienia załogi pozostali pracownicy zgłaszają się do pracy w miejscu wskazanym przez kierownika, naczelnika sekcji eksploatacji lub dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych.

6. Pracownik biorący udział w akcji usuwania skutków zdarzenia może opuścić miejsce pracy po wyrażeniu zgody przez kierującego pracą pociągu.

7. Załogę pojazdu szynowo drogowego typu…….. stanowi 5 pracowników, w tym jeden posiadający stosowne uprawnienia do kierowania pojazdem w ruchu drogowym i kolejowym.

8. Kierownik mistrz kieruje pracą pociągu oraz jest odpowiedzialny za jego pracę do czasu ewentualnego przejęcia przez zwierzchnika jednostki organizacyjnej lub innego uprawnionego do kierowania akcją.

§ 8.
Prowadzenie działań
usuwania skutków zdarzeń

1. Kierownik/mistrz otrzymuje polecenie wyjazdu Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego do miejsca zdarzenia od dyspozytora w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w ….....…….. przez dyspozytora w Zakładzie Linii Kolejowych w ...…….....Dyspozytor podaje lokalizację zdarzenia z informacjami o jego skutkach.
2. Po otrzymaniu polecenia wyjazdu kierownik zarządza wyjazd zespołu ratowniczego w składzie niezbędnym do usunięcia skutków zdarzenia.
3. W przypadku jednoosobowej drużyny trakcyjnej czynności manewrowe na miejscu postoju wykonuje kierownik pociągu roboczego i gospodarczego.
4. Łączny czas trwania zebrania załogi, formowania składu pociągu, w tym próby hamulca zespolonego pociągu, sporządzenia niezbędnych dokumentów**,** tj. wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu, karty próby hamulca i zgłoszenia do wyjazdu nie może przekraczać..... minut.
5. Gotowość do wyjazdu zgłasza kierownik mistrz do dyżurnego ruchu stacji ……. telefon nr .....
6. Zgodnie z zawartą umową dyspozytor w Zakładzie Linii Kolejowych w …….....……zamawia lokomotywę.
7. Pociąg od stacji postoju do miejsca zdarzenia, a także z powrotem jest prowadzony zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.
8. W razie potrzeby, na żądanie kierującego działaniami usuwania skutków zdarzeń, zwierzchnik właściwej jednostki organizacyjnej jest zobowiązany do zapewnienia obsługi manewrowej pociągu.
9. Dyspozytor w Zakładzie Linii Kolejowych w ……..... informuje dyżurującego zwierzchnika tej jednostki o zaistniałym zdarzeniu, jego skutkach oraz zadysponowaniu pociągu do działań usuwania skutków zdarzeń.
10. Załoga SPRT przystępuje do działań i kończy działania na polecenie kierującego akcją ratowniczą. Kierujący akcją ratowniczą współpracuje z przewodniczącym komisji powypadkowej oraz innymi służbami ratowniczymi.

11. Jeżeli wskutek zdarzenia zostały uszkodzone pojazdy kolejowe w sposób uniemożliwiający ich jazdę, to decyzję o dalszym postępowaniu z nimi kierujący uzgadnia z przedstawicielem przewoźnika.

    W uzasadnionych przypadkach tj. ratowania życia i zdrowia ludzi, zabezpieczenia środowiska przed skażeniem oraz ważnością linii kolejowej, decyzję podejmuje kierujący akcją ratowniczą.

12. Kierujący działaniami ratownictwa technicznego jest zobowiązany być w stałym kontakcie telefonicznym z Ekspozyturą Zarządzania Ruchem Kolejowym (IDDE) i składać okresowe meldunki, określając orientacyjny czas usunięcia pojazdów z toru (torów, rozjazdów) oraz o postępie działań usuwania skutków zdarzeń.

§ 9.
Świadczenie usług przez
Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego

1. Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego może świadczyć odpłatnie usługi na rzecz innych podmiotów pod warunkiem zapewnienia osłony technicznej dla rejonu działania tego pociągu.
2. W przypadku odpłatnego świadczenia usług należy, co najmniej 48 godzin wcześniej pozyskać zgodę komórki właściwej ds. ratownictwa technicznego w Centrali Spółki podając:
    1) termin i miejsce świadczenia usługi;
    2) rodzaj usługi;
    3) proponowany sprzęt do świadczenia usługi;
    4) proponowany sposób zabezpieczenia osłony.
3. Komórka właściwa ds. ratownictwa technicznego Centrali Spółki wydając zgodę na świadczenie usług powiadamia zainteresowanych o sposobie zabezpieczenia osłony linii w przydzielonym rejonie działania.
4. Tryb zamawiania, wykonywania, rozliczania oraz opłat za usługi regulują odrębne przepisy.

§ 10.

Postanowienia końcowe

1. Zmiany zapisów w regulaminie wymagają zatwierdzenia przez dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w …….....……...
2. Sprawy nie uregulowane w Regulaminie określa Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15 oraz umowa o zapewnieniu obsługi trakcyjnej.
3. Załoga pociągu zobowiązana jest do zapoznawania się z nowymi aktami prawnymi dotyczącymi kolejowego ratownictwa technicznego.
4. Postanowienia zawarte w Regulaminie oraz wszelkie zmiany i uzupełnienia, pracownicy przyjmują do wiadomości za podpisem.
5. Regulamin obowiązuje od dnia…….....……...
   (dzień, miesiąc, rok)

Opracował:

……

(Imię, nazwisko, stanowisko, data)

ZATWIERDZAM:

….....

(Podpis, data i pieczęć dyrektora zakładu)

Załącznik Nr 1
do Regulaminu Organizacyjno Technicznego SPRT

Wykaz

odcinków linii kolejowych obsługiwanych przez

SPRT

w ……..

(nazwa miejscowości)

na terenie Zakładu Linii Kolejowych w ……..... (nazwa miejscowości)

Lp.	Nr linii	Linia (nazwa)	od km /stacji/	do km /stacji/
1.				
2.				

- Ilość wierszy odpowiednia do ilości linii na przydzielonym rejonie działania.

W przypadku obsługi przez Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego innych zakładów linii kolejowych, należy sporządzić wykaz wszystkich linii rejonu działania przydzielonego do zabezpieczenia decyzją właściwego Członka Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Załącznik Nr 2
do Regulaminu Organizacyjno Technicznego SPRT

Mapa schematyczna linii kolejowych

obsługiwanych przez Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego

w …….

(nazwa miejscowości)

W przypadku obsługi przez Specjalny Pociąg Ratownictwa Technicznego innych zakładów linii kolejowych, należy sporządzić mapę schematyczną stosownie do potrzeb.

Załącznik Nr 3

do Regulaminu Organizacyjno Technicznego SPRT

Wykaz pojazdów i wyposażenia technicznego

Nazwa zakładu ……..

Nazwa zespołu …….

1. Wykaz pojazdów w składzie zespołu ratownictwa technicznego

……

(nazwa pojazdu, typ i numer fabryczny)

……

……

……

……

2. Wykaz wyposażenia zespołu ratownictwa technicznego

……

(nazwa sprzętu, typ i numer fabryczny)

……

Załącznik Nr 4

do Regulaminu Organizacyjno Technicznego SPRT

Wykaz imienny załogi SPRT

Lp.	Imię i nazwisko	Stanowisko	Nr telefonu	Adres zamieszkania	Uwagi
1.					
2.					

Załącznik Nr 5

do Regulaminu Organizacyjno Technicznego SPRT

Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości regulaminu

Lp.	Imię i nazwisko	Data	Czytelny podpis pracownika
1.			
2.			

* Ilość wierszy odpowiednia do liczby osób w zespole.

Załącznik Nr 6

do Regulaminu Organizacyjno Technicznego SPRT

Wykaz zmian i uzupełnień do regulaminu

Lp.	Data	Podstawa	Strona	Czytelny podpis pracownika
1.				
2.				

* Wykaz ten powinien zawierać kilkanaście wierszy.

Wpisów zmian i uzupełnień do wykazu dokonuje kierownik Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego oraz powiadamia dowodnie (czytelny podpis) pracowników zespołu.

Załącznik Nr 7

do Regulaminu Organizacyjno Technicznego SPRT

Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości zmian i uzupełnień do regulaminu

Lp.	Imię i nazwisko	Data	Czytelny podpis pracownika
1.			
2.			

* Liczba wierszy odpowiednia do liczby osób w zespole.

(koniec załączników do Regulaminu Organizacyjno Technicznego SPRT)

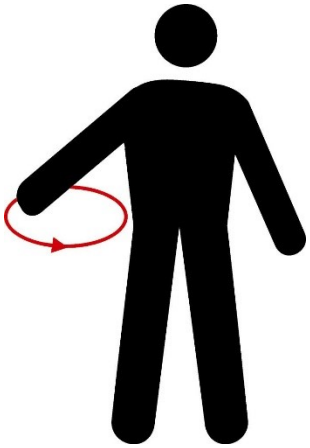
Przedstawiony powyżej Regulamin ma zastosowanie również do Pociągu Ratownictwa Technicznego.

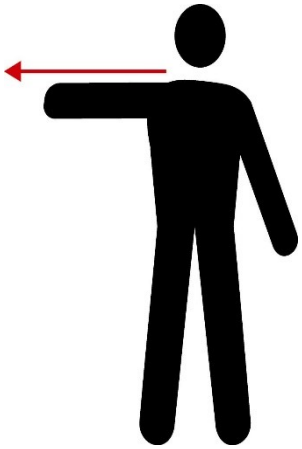
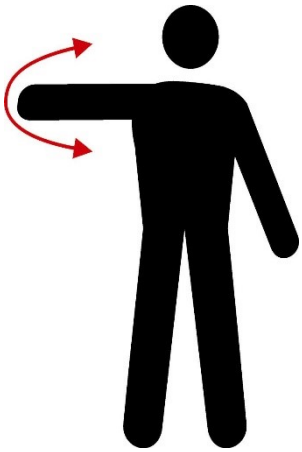
W miejsce wymagań dotyczących SPRT należy wpisać wymagania dotyczące PRT.

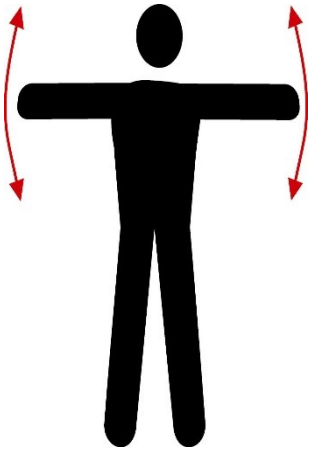
Załącznik Nr 4 do" Instrukcji"

Sygnały porozumiewawcze podawane przez kierującego przy wkolejaniu pojazdów

Lp.	Szkic	Znaczenie sygnału	Opis sygnału
1.		Podnosić	Ręką uniesioną do góry zataczać powoli okręgi

2.		Opuszczać	Ręką opuszczoną do dołu zataczać powoli okręgi
3.		Polecenie wykonać ruchem powolnym	Rękę zgiętą w łokciu unieść nad głowę, po potwierdzeniu zrozumienia sygnału przez operatora „Zrozumiałem” Wykonam polecenie ruchem powolnym” podać właściwy sygnał porozumiewawczy

4.		Przemieszczać w poziomie	Ręką uniesioną do poziomu wskazać kierunek przemieszczania
5.		Stop	Ręką uniesioną do poziomu wykonywać zdecydowane ruchy wahadłowe w poziomie.

6.		Alarm	Obiema rękami zataczać półokręgi wahadłowe w płaszczyźnie pionowej.

Załącznik Nr 5 do „Instrukcji”

Książka ratownictwa technicznego

Nazwa zespołu ratownictwa technicznego.....

Zakład Linii Kolejowych w.....

L.p.	Wezwanie SPRT (PRT)		Zgłoszenie gotowości do wyjazdu dyżurnemu ruchu	Wyjazd ze stacji macierzystej	Przyjazd na miejsce zdarzenia	Rozpoczęcie akcji	Zakończenie akcji	Powrót do stacji macierzystej	Przyczyna ewentualnego opóźnienia w pracy SPRT(PRT)
	Data godz.	Lokalizacja	Data godz.	Data godz.	Data godz.	Data godz.	Data godz.	Data godz.	
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**
1									
2.									

Krótki opis zdarzenia i przebieg akcji		Kierujący akcją	Zmiana kierującego akcją	
Lokalizacja zdarzenia (szlak /łącznica /stacja/bocznica, tor nr, km, rozjazd nr, przejazd w km, kat.) aktualna sytuacja na miejscu zdarzenia (ofiary zdarzenia wykolejenie, uszkodzenie pojazdów, wyciek substancji niebezpiecznych, pożar, itp.)	Użyty sprzęt oraz pojazdy kolejowego technicznego	Nazwisko i imię stanowisko służbowe (czytelny podpis)	Data godz. min. nazwisko i imię stanowisko służbowe pracownika (czytelne podpisy)	
			przejmującego	przekazującego
11	**12**	**13**	**14**	**15**

Książka jest formatu A 4

Kolumny 1 ÷ 10 na lewej stronie, a kolumny 11 ÷ 15 po stronie prawej.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Plan obiegu informacji dytyczącej uruchomienia zespołu ratownictwa technicznego i przebiegu akcji ratowniczej

Załącznik Nr 6 do "Instrukcji"

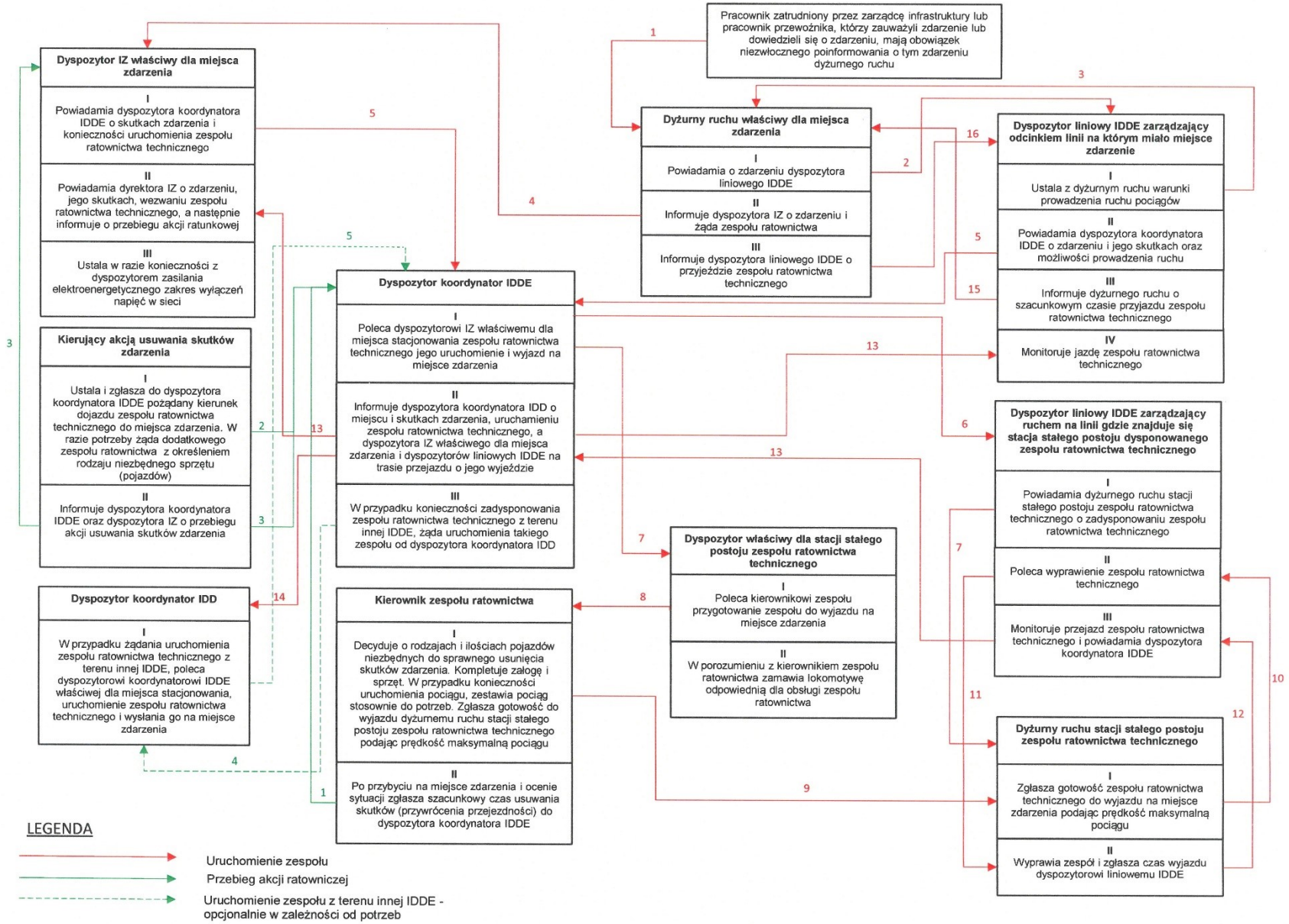


Tabela zmian

Lp. zmiany	Nr uchwały Zarządu/decyzji członka Zarządu wprowadzającej zmianę	Jednostki redakcyjne w obrębie których wprowadzono zmiany	Data wejścia w życie	Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w którym zmiana została opublikowana (Nr/poz./rok)