

Katowice, 31.07.2024 r.

UCHWAŁA ZARZĄDU NR 22/2024
Spółki Alza Cargo Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach

§ 1

Zarząd Spółki Alza Cargo Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, ul. Al. W. Korfantego 125A, KRS:0000516757 („Spółka”), niniejszym uchwała zmiany w sprawie:

wprowadzenia do stosowania dokumentacji SMS – data wydania 31.07.2024 r.

W związku z aktualizacją w Alza Cargo Sp. z o.o. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym oraz ciągłym doskonaleniem, wprowadza się do stosowania zaktualizowane dokumenty:

Instrukcja dla rewidenta taboru kolejowego ALZA-W1

Tracą moc poprzednie wydania ww. dokumentów.

Pozostałe dokumenty systemowe zachowują swoją ważność

Do obowiązków uczestników procesów należy bieżące zapoznawanie się z aktualną wersją ww. dokumentacji w ramach przydzielonych uprawnień i zadań.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podpisania.

CZŁONEK ZARZĄDU

Wojciech Nastawny


Prokurent
Piotr Gałka

Instrukcja

rewidenta taboru kolejowego

ALZA – W1

Zaświadczenie:

Instrukcja nadaje się do stosowania w zakresie zapewnienia warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury i eksploatacji pojazdów kolejowych, zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

31.07.2024
CZŁONEK ZARZĄDU
Wojciech Nastawny
(Data i podpis zatwierdzającego)

Spis treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
§ 1 PODSTAWY PRAWNE	4
§ 2 PRZEDMIOT INSTRUKCJI	4
§ 3 PODSTAWOWE POJĘCIA	4
§ 4 KWALIFIKACJE REWIDENTA TABORU	5
§ 5 ZALEŻNOŚĆ FUNKCJONALNA I ORGANIZACYJNA REWIDENTA TABORU	5
§ 6 ZNAJOMOŚĆ PRZEPISÓW I INSTRUKCJI	5
§ 7 ODPOWIEDZIALNOŚĆ REWIDENTA TABORU	6
§ 8 OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU	6
§ 9 WYPOSAŻENIE REWIDENTA TABORU	7
ROZDZIAŁ II SZCZEGÓLWE OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU	7
§ 10 ROZPOCZĘCIE PRACY W ZMIANIE	7
§ 11 OGLĘDZINY TECHNICZNE WAGONÓW W SKŁADACH POCIĄGÓW PRZYBYWAJĄCYCH I ODJEŻDZAJĄCYCH	7
§ 12 PRÓBA HAMULCÓW	9
§ 13 POSTĘPOWANIE Z WAGONAMI USZKODZONYMI	10
§ 14 SPRAWDZANIE STANU TECHNICZNEGO WAGONÓW W KOMUNIKACJI MIĘDZYNARODOWEJ.....	11
§ 15 OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU NA STACJI GRANICZNEJ	11
§ 16 OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU W POCIĄGU	11
§ 17 SPRAWDZANIE WAGONÓW PO WYKOLEJENIU, ZDERZENIU, NAJECHANIU LUB KOLIZJI Z POJAZDEM DROGOWYM.....	11
§ 18 POSTĘPOWANIE Z WAGONAMI Z PRZESYŁKAMI NADZWYCZAJNYMI	12
§ 19 ZAKOŃCZENIE PRACY W ZMIANIE.....	12
ZAŁĄCZNIKI	13
Załącznik nr 1 - Zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych	13
Załącznik nr 2 - Wzór nalepki „NIEZDATNY DO RUCHU” MW-585	14
Załącznik nr 3 - Wzór nalepki „Do zbadania” MW-542	15
Załącznik nr 4 - Wzór nalepki „NIE ŁADOWAĆ” MW-539	16
Załącznik nr 5 - Wzór R ¹ „HAMULEC NIEZDATNY DO UŻYTKU”	16
Załącznik nr 6 - Wzór I „ŚWIADECTWO ZDOLNOŚCI DO BIEGU”	17
Załącznik nr 7 - Podstawowe zasady bezpieczeństwa pracy na czynnych torach stacyjnych.....	18
Załącznik nr 8 – Wykaz usterek eliminujących przyjęcie wagonu do ruchu	20
Załącznik nr 9 – Podstawowe zasady pracy w okresie zimy.....	21
WYKAZ ZMIAN:	22

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1 Podstawy prawne

Podstawa prawna opracowania Instrukcji dla rewidenta taboru kolejowego ALZA - W1:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym z późniejszymi zmianami.
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych z późniejszymi zmianami.
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji z późniejszymi zmianami.
5. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych z późniejszymi zmianami.
6. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym.
7. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych z późniejszymi zmianami.
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne z późniejszymi zmianami.

§ 2 Przedmiot instrukcji

1. Niniejsza Instrukcja ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność pracowników wykonujących czynności rewidenta taboru.
2. Przez rewidenta taboru kolejowego należy rozumieć pracownika, który posiada kwalifikacje i spełnia wymogi zdrowotne określone Rozporządzeniem 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 prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (z późniejszymi zmianami) jest zatrudniony na stanowisku rewidenta taboru kolejowego i spełnia wymogi formalne do zatrudnienia na stanowisku rewidenta taboru kolejowego.

§ 3 Podstawowe pojęcia

1. **Pojazd trakcyjny** - pojazd kolejowy z własnym napędem, w tym przypadku lokomotywę spalinową lub elektryczną.
2. **Pociąg** - pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
3. **Manewry** - są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów;

4. **Oględziny techniczne** - zespół czynności wykonywanych w składzie pociągu mający na celu stwierdzenie stanu technicznego pojazdów kolejowych, w szczególności części biegowych urządzeń ciągowych i hamulców;
5. **Próba hamulca pociągu** - zespół czynności wykonywanych w pociągu lub w składzie pociągu w celu sprawdzenia działania hamulców;

§ 4

Kwalifikacje rewidenta taboru

1. Kwalifikacje, przygotowanie zawodowe oraz warunki zdolności fizycznej i psychicznej pracownika zatrudnionego na stanowisku rewidenta taboru określają zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych z późniejszymi zmianami.

§ 5

Zależność funkcjonalna i organizacyjna rewidenta taboru

1. Rewident bezpośrednio podlega Dyspozytorowi Alza Cargo.
2. Nadzór nad rewidentami w zakresie pracy eksploatacyjnej sprawują Dyspozytorzy.
3. Rewident taboru w czasie wykonywania pracy stosuje się do poleceń wydawanych przez maszynistów instruktorów, kontrolerów w przypadku stwierdzenia, że występują nieprawidłowości w zakresie przestrzegania obowiązujących rewidenta przepisów dotyczących m.in. nadzoru nad stanem technicznym wagonów, przestrzegania dyscypliny pracy, bhp i ppoż.

§ 6

Znajomość przepisów i instrukcji

1. Rewident taboru obowiązany jest znać i stosować w całości niniejszą instrukcję ALZA – W1.
2. Rewident taboru obowiązany jest także znać następujące przepisy i instrukcje w częściach dotyczących jego pracy:
 - 1) Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów obowiązującą u Zarządcy Infrastruktury,
 - 2) Instrukcję sygnalizacji obowiązującą u Zarządy Infrastruktury,
 - 3) Instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei w zimie obowiązującą u Zarządcy Infrastruktury,
 - 4) Instrukcję o zasadach utrzymania wagonów towarowych ALZA – W3,
 - 5) Instrukcję obsługi i utrzymania hamulców taboru kolejowego ALZA – W2,
 - 7) Instrukcję o zasadach ładowania i zabezpieczania ładunków na wagonach ALZA – W5,
 - 8) Instrukcję o technice i organizacji pracy manewrowej oraz zasadach właściwego zestawienia pociągu ALZA – R1 ,
 - 9) Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych ALZA – R2 ,
 - 10) Instrukcję o zasadach postępowania podczas przewozu przesyłek nadzwyczajnych ALZA – R3,
 - 11) Instrukcję o przewozie towarów niebezpiecznych koleją ALZA – R4.
3. Rewident taboru ponadto powinien znać i stosować się do wszelkich przepisów, związanych z jego pracą, w tym:
 - 1) Regulamin techniczny stacji lub bocznicy w części dotyczącej pracy i zadań rewidenta taboru,
 - 2) zatwierdzone przez Urząd Transportu Kolejowego Dokumentacje Systemu Utrzymania (DSU) taboru kolejowego na posiadane serie lokomotyw oraz wagonów w części dotyczącej eksploatacji taboru kolejowego,
 - 3) Regulamin pracy Alza Cargo,
 - 4) AVV - Ogólna umowa o użytkowaniu wagonów,

- 5) Załącznik 9 do „Ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów – AVV (Warunki techniczne wagonów towarowych dla przejścia),
- 6) Przepisy użytkowania wagonów towarowych w kolejowej komunikacji międzynarodowej – PGW,
- 7) Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych – RID,
- 8) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji z późniejszymi zmianami,
- 9) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych,
- 10) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 28 lipca 2017 w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych,
- 11) Postanowienia przepisów wewnętrznych Alza Cargo związane z pracą rewidenta taboru.

§ 7

Odpowiedzialność rewidenta taboru

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

§ 8

Obowiązki rewidenta taboru

1. Do obowiązków rewidenta taboru należy nadzór nad stanem technicznym wszystkich wagonów przyjętych do przewozu oraz znajdujących się w pociągach, w tym:
 - 1) sprawdzenie stanu technicznego wagonów kierowanych pod załadunek,
 - 2) w miarę możliwości technicznych sprawdzenie poprawności załadunku,
 - 3) sprawdzenie stanu technicznego wagonów,
 - 4) stosowanie nalepek i druków zgodnie z GCU (AVV),
 - 5) wyłączenie i kierowanie wagonów z przekroczonym terminem przeglądu okresowego lub naprawy okresowej, a także z usterkami do odpowiednich warsztatów naprawczych lub na wydzielone tory,
 - 6) udział w komisjach przeprowadzających badania stanu technicznego wagonów,
 - 7) dokonywanie odbioru technicznego wagonów po czynnościach ładunkowych,
 - 8) dokonywanie odbioru wagonów po czyszczeniu, myciu i bieżącej naprawie,
 - 9) decydowanie o konieczności wyłączenia wagonów ze składu pociągu, z usterkami, których nie można usunąć bez wyłączenia,
 - 10) przeprowadzanie prób hamulców,
 - 11) usuwanie drobnych usterek przy wagonach bez wyłączenia ich ze składu pociągu - zakres robót wykonywanych w ramach napraw bez wyłączenia zależy od warunków lokalnych takich jak wyposażenie posterunku, wielkość zatrudnienia, stan międzytorzy itp.
 - 12) nadzorowanie pracy pracowników wykonujących naprawy wagonów bez wyłączenia ich ze składu pociągu,
 - 13) zlecenie i odbiór wagonów towarowych do i po naprawach bez wyłączenia ich ze składu pociągu.
2. Podczas wykonywania czynności rewident taboru powinien ściśle przestrzegać i stosować się do obowiązującego zakresu przepisów wskazanych § 6 niniejszej Instrukcji.

3. Rewidenci zobowiązani są do uczestniczenia w doskonaleniu zawodowym, poddawania się wymagającym badaniom lekarskim oraz do składania wymaganych egzaminów.

§ 9

Wyposażenie rewidenta taboru

1. Rewident taboru otrzymuje do osobistego użytku za potwierdzeniem narzędzia, przybory i przyrządy niezbędne do wykonywania obowiązków pracowniczych.
2. Posiadane narzędzia, przyrządy oraz materiały powinny być utrzymywane w należytym stanie.
3. Pracodawca wydaje zatrudnionemu na stanowisku rewidenta dokument uprawniający do wykonywania czynności na tym stanowisku, którego wzór określa załącznik nr 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych z późniejszymi zmianami.
4. Rewidenci taboru zatrudnieni na podstawie umowy cywilnoprawnej lub zatrudnieni przez podwykonawcę, zobowiązani są do posiadania własnego wyposażenia tj. narzędzi, przyrządów oraz materiałów niezbędnych do wykonywania czynności rewidenckich.
5. W przypadku rewidenta taboru zatrudnionego na podstawie umowy cywilnoprawnej, bądź zatrudnionego przez podwykonawcę, pracownik może korzystać z wyposażenia, narzędzi będących na stanie danej lokomotywy np. manometr, radiotelefon.

Rozdział II

SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU

§ 10

Rozpoczęcie pracy w zmianie

1. Rewident taboru obowiązany jest zgłosić się do pracy w wyznaczonym miejscu i czasie, uzyskać od Dyspozytora niezbędne informacje o zakresie wykonywanej przez niego pracy.
2. Dyspozytor może polecić rewidentowi świadczenie pracy w dodatkowej zmianie roboczej oraz ponad wymiar ustalonej wcześniej w indywidualnym rozkładzie czasu pracy pracownika w przyjętym okresie rozliczeniowym.
3. Jeżeli nie może podjąć pracy, to zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym Dyspozytora celem wyznaczenia zastępstwa.
4. Rewident ma obowiązek podjąć pracę i wykonywać ją w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych zadań – stan ten może być poddawany doraźnej kontroli.

§ 11

Ogłędziny techniczne wagonów w składach pociągów przybywających i odjeżdżających

1. Przyjmowanie składów pociągów z drogi:
 - 1) podczas wjazdu pociągu na stację lub bocznice rewident taboru powinien znajdować się w miejscu umożliwiającym przyjęcie pociągu na biegu i obserwować stan części biegowych wagonów, a w szczególności:
 - a) czy nie ma zakleszczonych zestawów kołowych,
 - b) czy nie występują płaskie miejsca lub nalepy na powierzchniach tocznych kół,
 - c) czy nie występują widoczne objawy grzania się łożysk osiowych,
 - d) czy nie nastąpiło przesunięcie ładunku poza skrajnię taboru,
 - e) czy nie ma otwartych drzwi itp.
 - 2) Jeżeli pociąg przyjmuje dwóch rewidentów taboru lub rewident taboru i inny uprawniony pracownik, obserwowanie składu winno odbywać się z obu stron pociągu,
 - 3) rewident taboru powinien sprawdzić, czy pociąg przybył z sygnałami końca pociągu,

- 4) po zatrzymaniu pociągu i zabezpieczeniu składu zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji lub bocznicy rewident taboru powinien niezwłocznie przystąpić do wykonania oględzin technicznych wagonów, zwracając szczególną uwagę:
 - a) czy przy wagonach nie brak zderzaków, czy śruby mocujące zderzaki do czołownicy są należycie dokręcone i zabezpieczone przed odkręceniem, czy tuleje zderzakowe są prawidłowo zabezpieczone przed wypadnięciem, czy urządzenia ciągnikowo-zderzakowe nie są uszkodzone, czy środki urządzeń zderznych mieszczą się w dopuszczalnych granicach,
 - b) czy zestawy kołowe nie mają pęknięć, obłuzowań obręczy, czy na zestawach obręczowanych są naniesione znaki kontrolne, czy zużycie obręczy i wieńców kół mieści się w dopuszczalnych granicach, czy zewnętrzne powierzchnie obręczy lub wieńców kół nie mają zabrudzeń mogących utrudniać współpracę z hamulcami torowymi, czy nie mają śladów przegrzania,
 - c) czy łożyska osiowe nie wykazują uszkodzeń lub podwyższonej temperatury,
 - d) czy odległość między opaską sprężyny, a częściami podwozia, mogącymi na niej osiadać jest zgodna z przepisami; czy na opasce nie ma świeżych śladów osiadania elementów podwozia, czy pióra resorów, sprężyny spiralne i ich zawieszenie nie są złamane lub pęknięte, czy inne elementy usprężynowania nie wykazują uszkodzeń,
 - e) czy ostoja wagonu i rama wózka nie są wygięte lub popękane, czy wszystkie elementy są prawidłowo przymocowane do ostoi, czy prowadnice łożysk osiowych są właściwie przymocowane do ostojnicy i czy nie są wygięte, czy zwora prowadnic osiowych jest prawidłowo przymocowana i nie jest pognięta lub złamana, a bezwidłowe prowadzenie zestawów nie ma uszkodzeń,
 - f) czy urządzenia hamulcowe są kompletne, wstawki hamulcowe nie są nadmiernie zużyte lub niewłaściwie usytuowane względem powierzchni tocznej zestawów kołowych, pałki ochronne i inne urządzenia zabezpieczające przed opadnięciem elementów układu hamulcowego na tor są właściwie umocowane, czy oś zestawu kołowego nie ma żadnych wytartych miejsc z ostrymi krawędziami, czy linki uziemiające są kompletne i w dobrym stanie, czy połączenia sworzniowe są dobrze zabezpieczone, czy urządzenia nastawcze hamulca są we właściwym położeniu,
 - g) czy pudła wagonów są szczelne i mocno połączone z podwoziem, czy pudło nie jest nadmiernie przechylone, czy numer i napisy na wagonach są prawidłowe, czy urządzenia samowyladowcze są odpowiednio zabezpieczone, czy nie ma braków lub uszkodzeń luźnych części stanowiących wyposażenie wagonu,
 - h) czy nie ma innych usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu.
 - 5) stwierdzone przez rewidenta taboru usterki w wagonach kwalifikujące się do naprawy bez wyłączenia ze składu pociągu winny być naprawione:
 - a) osobiście przez rewidenta taboru, zgodnie z zapisami § 8 ust.1 pkt 11
 - b) przez pracowników zatrudnionych przydzielonych rewidentowi do pracy, w tym przypadku rewident taboru nadzoruje ich pracę oraz sprawdza realizację naprawy,
 - c) przez pracowników innej jednostki realizującej naprawę wagonów bez wyłączenia ich ze składu pociągu, w tym przypadku rewident taboru zleca naprawę do wykonania oraz odbiera wagony po wykonaniu tych napraw.
 - 6) wagony, które nie zostały naprawione bez wyłączenia z ruchu, należy okartkować odpowiednimi nalepkami i skierować do naprawy w stosownym warsztacie z wyłączeniem z ruchu,
 - 7) Wszystkie usterki powinny zostać zgłoszone do Dyspozytora AC.
2. Wyprawianie pociągu w drogę:
Skład pociągu na stacji początkowej powinien być poddany oględzinom technicznym i wymaganej próbie hamulca.
Wyprawiając pociąg w drogę rewident taboru powinien:

- 1) przeprowadzić oględziny techniczne wszystkich wagonów w składzie pociągu zgodnie z postanowieniami ust.1 pkt. 4).
 - 2) dokonać naprawy stwierdzonych usterek w wagonach zakwalifikowanych do naprawy bez wyłączenia, zgodnie z zapisami § 8 ust.1 pkt 11
 - 3) wagony, które z uwagi na zakres robót lub ograniczone możliwości naprawcze nie zostały naprawione bez wyłączenia, należy skierować do naprawy z wyłączeniem, okartkując je odpowiednimi nalepkami.
 - 4) Wszystkie usterki powinny zostać zgłoszone do Dyspozytora AC.
 - 5) sprawdzić prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia składu pociągu, w tym równomierność rozmieszczenia wagonów z wyłączonymi hamulcami,
 - 6) sprawdzić, czy nie używane sprzęgi powietrzne, śrubowe i inne są podwieszane na wspornikach,
 - 7) sprawdzić, czy w składzie pociągu nie znajdują się wagony o ograniczonej prędkości, nie odpowiadającej prędkości wyprawianego pociągu, czy nie znajdują się wagony uszkodzone lub już wcześniej okartkowane do naprawy,
 - 8) sprawdzić właściwe nastawienie dźwigni przestawczych hamulca,
 - 9) dopilnować wyłączenia ze składu pociągu wagonów uszkodzonych oznaczonych odpowiednimi nalepkami,
 - 10) wykonać wymaganą próbę hamulca,
 - 11) sprawdzić, czy nie ma przeszkód pod kołami wagonów,
 - 12) przy wyjeździe pociągu winien znajdować się w takim miejscu, aby mógł dokładnie obserwować jego odjazd.
3. Podczas oględzin technicznych rewident taboru obowiązany jest ponadto sprawdzić:
- 1) czy ładunki na wagonach platformach są właściwie umocowane i zabezpieczone przed przesunięciem i czy nie ma śladów niebezpiecznego przesunięcia lub uszkodzeń umocowania,
 - 2) czy wagony oraz jednostki ładunkowe są pozamykane i zabezpieczone przed otwarciem,
 - 3) czy po czynnościach załadunkowych / rozładunkowych na kontenerach/ wagonach/nie pozostawiono zalegających zanieczyszczeń np. w postaci frakcji sypkich (kamieni, piasku, ziemia, itp.),
 - 4) czy wagony/cysterny i ładunek nie mają widocznych usterek, wycieków lub pęknięć, braków w wyposażeniu,
 - 5) czy na wagonach zostały umieszczone wymagane zgodnie z RID duże nalepki ostrzegawcze, znaki i tablice pomarańczowe.
4. Podczas przeprowadzania manewrów zabrania się dokonywania oględzin technicznych wagonów. Oględziny techniczne wagonów w pociągu oraz próbę hamulców rewident taboru może rozpocząć po zakończeniu formowania składu pociągu.
5. Do pomocy przy wykonywaniu prób hamulców rewident taboru ma prawo zatrudnić innego pracownika przeszkolonego w tym zakresie.
6. Określone w ust. 1-3 czynności powinny być wykonane zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji lub bocznicy oraz w takim czasie, aby nie spowodowały opóźnienia pociągu.

§ 12

Próba hamulców

1. Rewident taboru kolejowego sprawdza działanie hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego pociągu. Sprawdzenie działania hamulców polega na wykonaniu szczegółowej lub uproszczonej próby hamulca zespolonego.
2. Przy wykonaniu próby hamulca obowiązują zasady określone w ALZA – W2 Instrukcji obsługi i utrzymania hamulców pojazdów kolejowych.

3. Rewident po przeprowadzonej próbie wypełnia Kartę próby hamulca zgodnie z postanowieniami Instrukcji obsługi i utrzymania hamulców pojazdów kolejowych ALZA – W2.

§ 13

Postępowanie z wagonami uszkodzonymi

1. Usterki stwierdzone przez rewidenta taboru podczas oględzin technicznych powinny być usunięte w miarę możliwości bez wyłączania wagonu ze składu pociągu.
2. Czynności związane z usuwaniem usterek przy wagonach bez wyłączenia ze składu pociągu powinny być wykonywane zgodnie z DSU, Instrukcją użytkownika lub inną dokumentacją techniczną dostarczoną przez ECM.
3. Wagony z usterkami, których usunięcie przekracza możliwości rewidenta taboru realizującego naprawy bez wyłączenia, należy wyłączyć z przewozów i okartkować nalepką wzoru Mw-585 „Niezdatny do ruchu (Załącznik nr 2) oraz wystawić „Zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych” Mw-579 (Załącznik nr 1). w przypadku usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu, w pozostałych przypadkach okartkować nalepką wzoru K i przekazać informację do Dyspozytora AC.
4. W przypadku stwierdzenia przy wyłączonym wagonie usterek niemożliwych do usunięcia w miejscu jego wyłączenia, rewident taboru w Zawiadomieniu Mw-579 określa maksymalną dopuszczalną prędkość z jaką można przewieźć wagon do najbliższego punktu naprawy.
5. W przypadku wagonów wyłączonych z powodu usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu rewident taboru przekazuje do Dyspozytora AC wszystkie konieczne dane celem sporządzenia „Protokołu uszkodzenia wagonu (WDR)”. Zakres przekazanych danych powinien zawierać: numer wagonu, dysponenta wagonu, numer pociągu z którego wyłączany jest wagon, stację początkową, stację końcową, stację wyłączenia wagonu, kody usterek na które wagon został wyłączony, zgodnie z Aneks nr 1 Załącznika nr 9 do umowy AVV. Wskazane jest też wykonanie dokumentacji fotograficznej obrazującej usterkę. W miarę możliwości wagon należy odstawić w miejscu umożliwiającym dokonanie naprawy przez serwis oraz zabezpieczającym przed ewentualną kradzieżą lub dewastacją.
6. Wagon z usterkami nie zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu, należy okartkować z obu stron nalepką Wzór K, odnotować usterkę w „Wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu” oraz powiadomić o tym fakcie Dyspozytora AC.
7. Dyspozytor spółki po otrzymaniu informacji od rewidenta taboru o uszkodzeniu lub wyłączeniu wagonu z pociągu odnotowuje powyższe w odpowiednich rejestrach oraz przekazuje informacje do Działu Technicznego.
8. W razie kierowania na warsztat lub do przeładunku wagonów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu, rewident taboru na zawiadomieniu o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych powinien określić, z jaką prędkością wagon należy przeprowadzić i czy wymagany jest jego nadzór (konwojowanie) oraz ustalić z Dyspozytorem AC miejsce skierowania wagonu. Powyższe dotyczy również przewożenia wagonów ze stacji pośrednich, na których zostały wyłączone wagony.
9. W razie stwierdzenia przy wagonie uszkodzenia lub braku luźnych części, rewident taboru dodatkowo okartkuje wagon nalepkami wg załącznika nr 4 do instrukcji. Następnie sporządza protokół o uszkodzeniu wagonu.
10. Wagony ładowne, uszkodzone, lecz nie zagrażające bezpieczeństwu ruchu i całości ładunku, mogą być wysyłane w kierunku uzgodnionym z dyżurnym stacji, na której nastąpi ich rozładunek. Wagony te należy obustronnie okartkować wg załącznika nr 4 do instrukcji.
11. Wagony z uszkodzonymi i wyłączonymi z działania hamulcami zespolonymi rewident taboru okleja nalepkami wg załącznika nr 4 i załącznika nr 5.
12. Usterki eliminujące dopuszczenie przez rewidenta wagonów do ruchu kolejowego określa załącznik nr 8 do instrukcji.

§ 14

Sprawdzanie stanu technicznego wagonów w komunikacji międzynarodowej

1. Rewident taboru obowiązany jest sprawdzić, czy kod wymiany wagonu oraz znaki i napisy na wagonie odpowiadają systemowi komunikacji, w którym wagon ma być wyprawiony w drogę.
2. Określając stan techniczny wagonu, rewident taboru kieruje się warunkami technicznymi określonymi w przepisach, odpowiadających rodzajowi komunikacji, w której wagon ma być wyprawiony w drogę.
3. Oględziny techniczne wagonów, które mają być załadowane przesyłkami przeznaczonymi za granicę, rewident taboru dokonuje na podstawie zapotrzebowania uzyskanego od Dyspozytora Alza Cargo.

§15

Obowiązki rewidenta taboru na stacji granicznej

1. Zadaniem rewidenta na stacji granicznej jest określenie przydatności wagonów do kursowania w komunikacji międzynarodowej.
2. Określając przydatność wagonu do przyjęcia lub przekazania, rewident powinien kierować się wyłącznie postanowieniami odpowiednich przepisów międzynarodowych i ewentualnych umów dwustronnych między zainteresowanymi kolejami.
3. W razie stwierdzenia niezdatności wagonu do przyjęcia rewident obowiązany jest odmówić jego przyjęcia, a przypadki wątpliwe zgłosić do Dyspozytora AC.
4. W zależności od warunków miejscowych, na stacji granicznej mogą być wykonywane drobne naprawy wagonów bez wyłączenia z ruchu. Wykonuje je osobiście rewident lub przydzieleni mu do pomocy pracownicy – wykonaną przez pracowników naprawę rewident jest obowiązany sprawdzić.

§ 16

Obowiązki rewidenta taboru w pociągu

1. Rewident taboru może być wyznaczony do nadzorowania stanu technicznego wagonów podczas jazdy.
2. Rewident taboru wyznaczony do nadzorowania stanu technicznego wagonów podczas jazdy, przed odjazdem pociągu jest zobowiązany uczestniczyć w oględzinach technicznych wykonywanych przed wyprawieniem pociągu w drogę.
3. Podczas jazdy rewident taboru obowiązany jest:
 - 1) dokonywać oceny stanu technicznego i wyposażenia wagonów,
 - 2) usuwać drobne usterki powstałe w czasie jazdy pociągu, zgodnie z zapisami § 8 ust.1 pkt 11
 - 3) decydować o wyłączeniu z pociągu wagonu zagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
 - 4) w razie potrzeby przeprowadzić wymaganą próbę hamulca.
4. W razie zmiany rewidentów taboru w drodze, rewident taboru przekazujący obowiązki powinien poinformować rewidenta taboru przejmującego obowiązki o wszelkich usterkach wagonów.
5. Po przybyciu na stację końcową rewident taboru obowiązany jest zgłosić rewidentowi taboru przejmującemu pociąg wszelkie usterki, które powstały podczas jazdy, a których nie usunął.

§ 17

Sprawdzanie wagonów po wykolejeniu, zderzeniu, najechaniu lub kolizji z pojazdem drogowym

1. Każdy wagon wykolejony, choćby jedną osią oraz biorący udział w zderzeniu, najechaniu lub kolizji z pojazdem drogowym powinien być poddany oględzinom przez rewidenta taboru na miejscu zdarzenia w celu określenia jego zdolności do dalszej jazdy lub ustalenia dalszego trybu postępowania.

2. Oględzin należy dokonać zawsze, nawet wówczas, gdy ma się przeświadczenie, że wagon nie doznał żadnych uszkodzeń.
3. Dokonując oględzin wykolejonego wagonu należy sprawdzić między innymi:
 - 1) czy koła nie przesunęły się na osi a oś zestawu kołowego nie uległa skrzywieniu,
 - 2) czy obręcze kół nie są przesunięte,
 - 3) czy okrąg toczny kół nie posiada uszkodzeń, nalepów, płaskich miejsc a jego zużycie mieści się w dopuszczalnych granicach,
 - 4) czy maźnice zestawów kołowych nie uległy uszkodzeniu, nie odkręciły się lub nie doznały innych uszkodzeń,
 - 5) czy usprężynowanie wagonu nie uległo uszkodzeniu,
 - 6) ponadto sprawdzić należy: stan ostoi, stan ram wózka, prowadnic łożysk osiowych, urządzeń ciągnowo-zderzanych, pudła ładunku i jego zamocowania, czy nie ma pęknięć, złamań, skrzywień lub poluzowań innych części wagonu, a przy wagonach na wózkach sprawdzić stan czopów skrętu wózków.
4. O każdym zaistniałym zdarzeniu z taborem kolejowym rewident zobowiązany zgłosić dyżurnemu ruchu zarządcy infrastruktury, na którego terenie działania znajduje się tabor oraz Dyspozytorowi spółki, po czym oczekuje na przybycie komisji kolejowej.
5. Po wykonaniu oględzin rewident obowiązany jest wyłączyć wagon z ruchu, kierując go do najbliższego punktu naprawy wagonów celem dokładnego zbadania. Na nalepce oraz w zawiadomieniu o wyłączeniu z ruchu rewident taboru jest zobowiązany wpisać maksymalną dozwoloną prędkość wagonu i ewentualnie inne warunki przewozu. Jeżeli wagon jest ładowny, rewident taboru określa, czy należy go przeładować lub czy można go skierować bezpośrednio do punktu napraw bez przeładunku.
6. W przypadku kiedy wagon jest przedmiotem prac komisji kolejowej, jakiegokolwiek czynności związane z wagonem mogą się odbywać jedynie za pisemną zgodą Przewodniczącego komisji lub po zwolnieniu wagonu z prac komisji przez jej Przewodniczącego.

§ 18

Postępowanie z wagonami z przesyłkami nadzwyczajnymi

Zasady postępowania przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych reguluje Instrukcja o zasadach postępowania podczas przewozu przesyłek nadzwyczajnych ALZA – R3.

§ 19

Zakończenie pracy w zmianie

1. Rewident taboru nie może opuścić posterunku pracy przed przekazaniem go rewidentowi taboru kolejnej zmiany.
2. Rewident taboru kończący pracę ma obowiązek poinformować rewidenta następnej zmiany o stanie wagonów oraz pociągów znajdujących się w obrębie działania posterunku, a także o nowych zarządzeniach regulujących pracę posterunku.
3. Całość wyposażenia, nie stanowiącego osobistego wyposażenia rewidenta taboru, należy przekazać obejmującemu zmianę w stanie nadającym się do dalszego użytku /lub maszyniście (wyposażenie będące na stanie danej lokomotywy).
4. W razie, gdy po zakończeniu pracy rewidenta ma nastąpić przerwa w działaniu posterunku, posterunek należy zabezpieczyć w sposób zapewniający jego sprawność po zakończeniu przerwy.

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1 - Zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych

AlzaCargo **Zawiadomienie**
o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych

Rok

Dzień	Miesiąc	Godz.

Nr poc. lub nazwa toru	Wagon Nr	Miejsce wyłączenia
1	2	3

Rewident wagonów podpis:

AlzaCargo - Al. W. Korfantego 125A, 40-166 Katowice MW-579

Biały format około 148 x 105 mm

AlzaCargo

Wagon nr

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

**NIEZDATNY DO RUCHU
USZKODZONE:**

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

.....

Wagon wstawić do punktu napraw


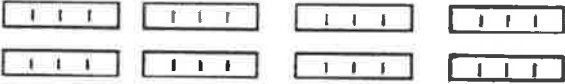
.....

Data Stempel i podpis

(Mw-585)

Format : 210 x 148 mm, czerwony

Załącznik nr 3 - Wzór nalepki „Do zbadania” Mw-542

<p>AlzaCargo Wagon Wagon</p>		
<h2 style="margin: 0;">Do zbadania - Zu untersuchen</h2>		
<p>Wzór M Muster</p>		
<p>Usterki - Mängel : (odpowiednio podkreślić - Zutreffendes unterstreichen)</p>		
<p>1 Zestawy kołowe - Radzätze 2 Łozyska osi- Radzatzlager 3 Hamulec - Bremse 4 Ośce wozu/rama wozka Untergesell/Drehgestellrahmen 5 Sprężyny rolne i ich zawieszanie Tragfedern/Federanhangung 6 Urządzenia ciepłowe - Zugeneinrichtungen 7 Urządzenia zderzne - Stoßeinrichtungen 8 Pudło - Wagenkasten 9 Dach - Dach 10 Drzwi - Türen 11. <u>Niewłaściwy ciężar własny napisany na wagonie</u> <u>Unrichtiges Eigengewicht angeschrieben</u></p>	<p>12 Wagon był wykołojony Wagen war entgleist 13. <u>Ważność trefarety szynności</u> <u>utrzymaniovych przetrzczona</u> Gültigkeitsdauer des Instandhaltungs- rasters abgelaufen 14. <u>Wmontowane oboe części</u> <u>Fremde Ersatzteile verwendet</u> 15. <u>Zbiornik - Kessel/Behälter</u> 16. <u>Zamknięcia i armatura zbiornika</u> <u>Verschüsse und Armaturen der</u> <u>Kessel und Behälter</u> 17. <u>Nieszczelny dach - Dach undicht</u> 18. <u>Nieszczelne pudło - Kasten undicht</u> 19. <u>Nieszczelny zbiornik - Kessel undicht</u> 20. <u>Nieszczelny kontener - Container undicht</u></p>	<p>21 Okna - Fenster 22. <u>Ogrzewanie - Heizung</u> <u>Klimatyzacja - Klimatisierung</u> 23. <u>Oświetlenie - Beleuchtung</u> 24. <u>Wnętrze wagonu - Wageninneres</u> 25. <u>WC/Urządzenia do mycia</u> <u>WC/Wascheinrichtungen</u> 26. <u>Mostki przebiegowe</u> <u>Überlagerungseinrichtungen</u> 27. <u>Napawy - Ankerstellen</u> <u>Piktogramy - Piktogramme</u></p>
<p>W przewozach towarowych kod uszkodzenia wg Aneksu 1 Im Güterverkehr Codecode nach Anhang I</p>		
<p>Bliższe dane - Nähere Angaben</p>		
<p>(Stempel jednoju sporządzący) - Stempel der ausfertigenden Stelle) (Data i czas) - Datum und Tageszeit (Podpis Urzędnika)</p>		

Załącznik nr 4 - Wzór nalepki „Nie ładować” Mw-539

Załącznik nr 5 - Wzór R¹ „Hamulec niezdatny do użytku”

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

Załącznik nr 7 - Podstawowe zasady bezpieczeństwa pracy na czynnych torach stacyjnych

Podstawowe zasady bezpieczeństwa pracy na torach czynnych.

1. W czasie wykonywania czynności rewident taboru powinien używać odzieży roboczej, a także stosować środki ochrony indywidualnej właściwe do wykonywanej pracy.
2. Używany sprzęt i narzędzia powinny być w należytym stanie i odpowiednie do wykonywanej pracy.
3. Pracownicy wykonujący pracę na czynnych torach stacji (bocznic) kolejowej muszą mieć odpowiedni stan zdrowia określony odrębnymi przepisami oraz przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.
4. Przed przystąpieniem do usuwania usterek bez wyłączenia wagonu z pociągu, miejsce pracy należy zabezpieczyć zgodnie z postanowieniami regulaminu posterunku (stacji, bocznic). Nie wolno wykonywać jakichkolwiek czynności przy taborze będącym w ruchu.
5. Pracownicy zobowiązani są korzystać wyłącznie z wyznaczonych i ujętych w regulaminach dróg dojścia.
6. Przed wejściem na tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić prostopadle do osi toru nie stawiając nóg na główce szyn. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ześrodkowanym nastawieniu. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stop na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
7. Przechodząc przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącym taborem, o ile odległość między nim wynosi, co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor, przechodząc tor w odległości, co najmniej 10 m.
8. Jeżeli zachodzi konieczność przejścia wzdłuż pociągu należy zawsze chodzić międzytorzem z zachowaniem szczególnej ostrożności. Zabrania się chodzenia pomiędzy tokami szyn.
9. W razie zauważenia zbliżającego się taboru należy oddalić się na bezpieczną odległość od zewnętrznego toku szyny, po którym będzie przejeżdżał tabor, zwracając się do niego twarzą, obserwując jego przejazd. W przypadku konieczności odsunięcia się od toru, po którym jedzie tabor, należy pamiętać, że po sąsiednim torze może również odbywać się ruch pojazdów.
10. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio po jego przejeździe.
11. Nie wolno przechodzić pod taborem ani po jego elementach nie przeznaczonych do tego celu.
12. Zabrania się stać lub chodzić po zgromadzonych na międzytorzach materiałach i przedmiotach, jak również po przyzmach śniegu, lodu.
13. Nie wolno przechodzić między obiektami budowlanymi, a taborem będącym w ruchu, jeżeli nie jest zachowana skrajnia budowli.
14. Zabrania się wsiadania i wysiadania do i z taboru będącego w ruchu, jak również przebywania w wagonach towarowych będących w ruchu.
15. Zabrania się przeskakiwania przez kanały, pędnie, studzienki i inne urządzenia techniczne.
16. Jeżeli zajdzie potrzeba dokonania oględzin taboru na torach stacji (bocznic) kolejowej, które znajdują się pod siecią trakcyjną, zabrania się:
 - 1) wchodzić i przebywać na dachach pojazdów kolejowych, zbiornikach cystern a także na ładunku w wagonach odkrytych lub ich elementach, na wysokości powyżej 1 m licząc od podłogi,
 - 2) przebywać na pomostach hamulcowych o ile pomost znajduje się wyżej niż 1 m od podłogi wagonu,
 - 3) dotykania urządzeń sieci trakcyjnej bezpośrednio, jak również zbliżania na odległość mniejszą niż 1,5 m jakiegokolwiek części ciała, strumienia wody, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów nieprzystosowanych do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia.
17. Zabrania się wchodzenia na konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej.

18. W przypadku zerwania sieci jezdnej zabrania się zbliżania ludzi na odległość niebezpieczną, to znaczy na odległość mniejszą niż 10 metrów od leżących przewodów. O zaistniałym zdarzeniu należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury, a ponadto:
 - 1) do czasu przybycia pogotowia sieciowego i uszynienia sieci jezdnej dozorować, aby wykluczyć możliwość zbliżenia się ludzi do zagrożonej strefy,
 - 2) ze względu na możliwość ponownego pojawienia się napięcia w przewodach do chwili uszynienia sieci zabronione jest dotykание leżących przewodów.
19. Osoby znajdujące się w strefie występowania napięcia krokowego (w przypadku zerwania się sieci trakcyjnej lub energetycznej) powinny opuścić strefę, w sposób wykluczający możliwość pojawienia się niebezpiecznej wartości tego, np. oddalając się z zagrożonego terenu skokami, utrzymując złączone stopy razem.
20. W czasie sprawdzania zderzaków ostatniego wagonu należy liczyć się z możliwością wypadnięcia zderzaka z pochwy i dlatego też zderzak należy pociągnąć za tarczę stojąc z boku.
21. Wykonując oględziny techniczne wagonów z towarem niebezpiecznym lub towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka należy, zachowując szczególną ostrożność, sprawdzić czy wszystkie otwory wagonu lub zbiornika cysterny są szczelnie zamknięte i zaplombowane oraz czy nie ma oznak wysypywania, wyciekania lub ulatniania się ładunku. W pobliżu tych wagonów nie wolno używać ognia otwartego.
22. W razie stwierdzenia usterki wagonu załadowanego towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka należy zachować wymagane środki ostrożności i postępować zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy stacji kolejowej oraz Regulaminu pracy bocznicy kolejowej. W razie stwierdzenia jakichkolwiek objawów negatywnego oddziaływania materiałów niebezpiecznych, należy natychmiastowe wezwać pomoc lekarską.

Załącznik nr 8 – Wykaz usterek eliminujących przyjęcie wagonu do ruchu

1. Usterki i uszkodzenia w zestawach kołowych:
 - 1.1. poprzeczne pęknięcie osi lub pęknięcie osi w piaście koła,
 - 1.2. pęknięcie obręczy lub piasty koła,
 - 1.3. pęknięcie jednego ramienia koła łącznie z pęknięciem dwóch przyległych do tego ramienia części wieńca albo pęknięcie dwóch sąsiednich ramion koła, albo pęknięcie wieńca między sąsiednimi ramionami lub pęknięcie tarczy koła jednolitego,
 - 1.4. przesunięta (obluzowana) obręcz na kole bosym,
 - 1.5. przekroczenie dopuszczalnych w eksploatacji wymiarów geometrycznych zestawu kołowego.
2. Inne:
 - 2.1. wagon wyłączony z ruchu (uszkodzony - okartkowany),
 - 2.2. wagon z przekrozoną datą rewizji,
 - 2.3. niedostateczna szczelność układu powietrznego,
 - 2.4. nieprawidłowo działający którykolwiek z hamulców lub przekroczona dopuszczalna grubość wstawek (klocków) hamulcowych,
 - 2.5. pęknięta opaska resora,
 - 2.6. pęknięty wieszak resora, pęknięta sprężyna nośna piórowa lub spiralna,
 - 2.7. zagrzone łożyska, pęknięty kadłub małżnicy,
 - 2.8. pęknięcia ostoi wagonu lub pęknięcia ramy wózka,
 - 2.9. brak zabezpieczeń trójkątnej belki hamulca,
 - 2.10. uszkodzone elementy układu ciągowo – zderznego,
 - 2.11. uszkodzone zamknięcia drzwi.

Szczegółowy katalog usterek wagonów towarowych wraz z zasadami postępowania jest zawarty w załączniku nr. 9 do „Ogólnej Umowy o Użytkowaniu Wagonów Towarowych” (GCU/AVV).

Załącznik nr 9 – Podstawowe zasady pracy w okresie zimy

1. Rewident taboru powinien zorganizować pracę swoją w taki sposób, aby obniżenie temperatur zewnętrznych lub opady śniegu nie spowodowały zakłóceń w jego pracy.
2. W czasie mrozów należy dopilnować, aby posiadać przy sobie niezbędne materiały i części zamienne oraz sprzęt techniczny służący do odmrażania urządzeń hamulcowych taboru kolejowego, np. pochodnie parafinowe, denaturat, gazowe lub benzynowe urządzenia grzewcze.
3. Należy zwracać szczególną uwagę na zawieszenie sprzęgów hamulcowych na wspornikach, nie dopuszczając w ten sposób do ich zanieczyszczenia oraz czy główki sprzęgów hamulcowych wewnątrz nie są pokryte szronem lub lodem i w razie potrzeby oczyścić je przed połączeniem.
4. W zakresie utrzymania urządzeń hamulca w okresie zimowym należy przestrzegać postanowień instrukcji ALZA-W2.
5. Zabrania się dokonywać czynności odmrażania przy pomocy:
 - 5.1. pary wodnej - urządzeń hamulcowych,
 - 5.2. otwartego ognia - wagonów z towarami niebezpiecznymi lub w miejscach bocznic, gdzie istnieje zakaz stosowania otwartego ognia,
 - 5.3. pochodni parafinowych, gazowych lub benzynowych urządzeń ogrzewczych - zaworów rozrządczych, cylindrów hamulcowych i pozostałej aparatury pneumatycznej hamulca oraz sprzęgów hamulcowych.
6. Jeżeli odmrożenie na torach jest niemożliwe, należy wagon wyłączyć z ruchu.
7. Przymarznęte klocki hamulcowe do kręgu tocznego kół należy ostukać młotkiem, co powinno uwolnić je od obręczy.
8. W okresie zimowym należy wzmocnić kontrolę stanu technicznego łożysk osiowych, obręczy, wieńców kół i powierzchni tocznych zestawów kołowych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na płaskie miejsca i nalepy.
9. Zamrożnięte niżej wymienione elementy układu hamulcowego należy zdemontować i przenieść do ogrzewanego pomieszczenia, w którym zostaną odmrożone, następnie odwodnione i oczyszczone z zanieczyszczeń:
 - 9.1. sprzęgi hamulcowe,
 - 9.2. cylindry hamulcowe,
 - 9.3. zawory rozrządcze, zawory hamulca bezpieczeństwa,
 - 9.4. przekładniki ciśnienia,
 - 9.5. głowice nastawiaczy skoku tłoka SAB,
 - 9.6. odluźniacze i wszelakiego rodzaju kurki, odpylacze, filtry, itd.

