

Instrukcja

Dla 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 (tekst jednolity 16.11.2017 poz. 2117 z późn. zm.)

Prezes Zarządu

12.04.2013.

Robert Cicirko

(Data i podpis zatwierdzającego)

Wojciech Nastawny
Pełnomocnik ds. SMS

Spis treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
§ 1 PODSTAWY PRAWNE	4
§ 2 ZAKRES OBOWIĄZYWANIA INSTRUKCJI	4
§ 3 ZNACZENIE TERMINÓW UŻYTYCH W INSTRUKCJI.....	4
§ 4 KWALIFIKACJE REWIDENTA TABORU	4
§ 5 ZNAJOMOŚĆ PRZEPISÓW I INSTRUKCJI.....	4
§ 6 ODPOWIEDZIALNOŚĆ REWIDENTA TABORU	5
§ 7 OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU	5
§ 8 ZALEŻNOŚĆ FUNKCJONALNA I ORGANIZACYJNA REWIDENTA TABORU.....	6
§ 9 WYPOSAŻENIE REWIDENTA TABORU	6
ROZDZIAŁ II SZCZEGÓLWE OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU	6
§ 10 ROZPOCZĘCIE PRACY W ZMIANIE	6
§ 11 OGLĘDZINY TECHNICZNE WAGONÓW W SKŁADACH POCIĄGÓW PRZYBYWAJĄCYCH I ODJEŻDŻAJĄCYCH	7
§ 12 PRÓBA HAMULCÓW	9
§ 13 POSTĘPOWANIE Z WAGONAMI USZKODZONYMI.....	9
§ 14 SPRAWDZANIE STANU TECHNICZNEGO WAGONÓW W KOMUNIKACJI MIĘDZYKRAJOWEJ	10
§ 15 OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU NA STACJI GRANICZNEJ	10
§ 16 OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU W POCIĄGU	10
§ 17 SPRAWDZANIE WAGONÓW PO WYKOLEJENIU	10
§ 18 POSTĘPOWANIE Z WAGONAMI Z PRZESYŁKAMI NADZWYCZAJNYMI	11
§ 19 ZAKOŃCZENIE PRACY W ZMIANIE.....	11
ROZDZIAŁ III	12
ZAŁĄCZNIKI.....	12

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Podstawy prawne

ALZA - W1 Instrukcja dla rewidenta taboru kolejowego została opracowana na podstawie następujących przepisów:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity 16.11.2017 poz. 2117 z późn. zm.),
2. Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych – RID,
3. Wytyczne ładowania UIC,
4. Procedura ACS.06.00 Identyfikacja wymagań prawnych.

§ 2

Zakres obowiązywania instrukcji

Instrukcja niniejsza ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność pracowników wykonujących czynności rewidenta taboru.

§ 3

Znaczenie terminów użytych w instrukcji

Ilekrót w Instrukcji jest mowa o :

1. „rewidencie taboru” - należy przez to rozumieć pracownika wykonującego czynności związane z obsługą techniczną taboru kolejowego przewoźnika,
2. „posterunku rewizji technicznej” zwanym w dalszej treści „posterunkiem” - należy przez to rozumieć zespół pracowników przewoźnika, wykonujących oględziny techniczne, próby hamulców i drobne naprawy pojazdów kolejowych dysponujący niewielkim zapleczem warsztatowym.
3. „oględzinach technicznych” - należy przez to rozumieć zespół czynności wykonywanych przy pociągu lub składzie pociągu mających na celu stwierdzenie stanu technicznego pojazdów, w szczególności części biegowych, urządzeń ciągnowo-zderznych i hamulców.
4. „próbie hamulca pociągu” - należy przez to rozumieć zespół czynności wykonywanych w pociągu lub składzie pociągu w celu sprawdzenia działania hamulców. W zależności od okoliczności wykonuje się szczegółową próbę hamulca bądź uproszczoną próbę hamulca.

§ 4

Kwalifikacje rewidenta taboru

1. Kwalifikacje, przygotowanie zawodowe oraz warunki zdolności fizycznej i psychicznej pracownika zatrudnionego na stanowisku rewidenta taboru określają odrębne przepisy.
2. Tryb realizacji programu przygotowania zawodowego na stanowisko rewidenta taboru regulują odrębne przepisy.

§ 5

Znajomość przepisów i instrukcji

1. Rewident taboru obowiązany jest znać szczegółowo 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 Zarządcy infrastruktury,
 - 3) instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei w zimie obowiązującą u Zarządcy infrastruktury,
 - 4) ALZA – W3 Instrukcja o zasadach utrzymania wagonów towarowych,

- 5) ALZA – W2 Instrukcja obsługi i utrzymania hamulców pojazdów kolejowych,
 - 6) ALZA – W4 Instrukcja określająca metody i sposoby wykonywania pomiarów geometrycznych zestawów kołowych,
 - 7) ALZA – W5 Instrukcja o zasadach ładowania i zabezpieczania ładunków na wagonach,
 - 8) ALZA – R1 Instrukcja o technice i organizacji pracy manewrowej oraz zasadach właściwego zestawienia pociągu,
 - 9) ALZA – R2 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, incydentów oraz trudnościach eksploatacyjnych w transporcie kolejowym i wypadkach przy pracy,
 - 10) ALZA – R3 Instrukcja o zasadach postępowania podczas przewozu przesyłek nadzwyczajnych,
 - 11) ALZA – R4 Instrukcja przewozu towarów niebezpiecznych koleją.
3. Rewident taboru powinien ponadto znać:
- 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) Dokumentację technologiczną przeglądów kontrolnych i napraw bieżących elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz lokomotyw elektrycznych i spalinowych.
 - 4) instrukcję utrzymania pojazdów kolejowych z napędem ALZA – T2,
 - 5) podstawowe zasady bezpieczeństwa pracy na czynnych torach stacyjnych – załącznik nr 4 do instrukcji.
 - 6) regulamin pracy Alza Cargo,
 - 7) rozkład jazdy pociągów – w zakresie dotyczącym obszaru pracy posterunku,
 - 8) AVV - Ogólna umowa o użytkowaniu wagonów
 - 9) RID - Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych
 - 10) postanowienia przepisów wewnętrznych Alza Cargo związane z pracą rewidenta taboru.

§ 6

Odpowiedzialność rewidenta taboru

Rewident taboru jest odpowiedzialny za wykonywanie pracy zgodnie z uregulowaniami zawartymi w niniejszej instrukcji.

§ 7

Obowiązki rewidenta taboru

1. Do obowiązków rewidenta taboru należy nadzór nad stanem technicznym wszystkich wagonów znajdujących się w obrębie posterunku rewizji technicznej wagonów przybywających i odjeżdżających pociągami, w tym:
 - 1) sprawdzenie stanu technicznego wagonów kierowanych pod załadunek towarów,
 - 2) w miarę możliwości technicznych sprawdzenie poprawności załadunku, (instr. ALZA - W5, Wytyczne ładowania UIC),
 - 3) sprawdzenie stanu technicznego wagonów,
 - 4) kierowanie wagonów z przekroczonym terminem naprawy okresowej do odpowiednich warsztatów naprawczych lub na wydzielone tory,
 - 5) sporządzanie zgłoszeń do badania wagonów towarowych proponowanych do wycofania z eksploatacji oraz udział w komisjach przeprowadzających badania stanu technicznego wagonów,
 - 6) dokonywanie odbioru technicznego wagonów po czynnościach ładunkowych,
 - 7) dokonywanie odbioru wagonów po czyszczeniu, myciu, odkażaniu,
 - 8) decydowanie o konieczności wyłączenia wagonów ze składu pociągu, z usterkami, których nie można usunąć bez wyłączenia,
 - 9) dokonywanie prób hamulców,
 - 10) zlecenie napraw wagonów wyłączonych ze składu pociągu z uwagi na uszkodzenia,

- 11) dokonywanie odbioru wagonów po wykonanych naprawach bieżących z wyłączeniem ich ze składu pociągu,
 - 12) 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. (typowe prace dokonywane bez wyłączenia z ruchu określa załącznik nr 6),
 - 13) nadzorowanie pracy pracowników wykonujących naprawy wagonów bez wyłączenia ich ze składu pociągu,
 - 14) zlecenie i odbiór wagonów towarowych do i po naprawach bez wyłączenia ich ze składu pociągu.
2. Podczas wykonywania czynności rewident taboru powinien ściśle przestrzegać postanowień niniejszej instrukcji oraz innych przepisów i instrukcji ujętych w § 5. Ponadto winien stosować się do obowiązujących regulaminów, decyzji i zarządzeń.
 3. Rewidenci zobowiązani są do uczestniczenia w szkoleniach okresowych i doraźnych, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie uregulowaniami.

§ 8

Zależność funkcjonalna i organizacyjna rewidenta taboru

1. Rewident bezpośrednio podlega Dyspozytorowi Alza Cargo.
2. Nadzór nad rewidentami w zakresie pracy eksploatacyjnej sprawują Dyspozytorzy.

§ 9

Wyposażenie rewidenta taboru

1. Rewident taboru otrzymuje do osobistego użytku za potwierdzeniem:
 - 1) po jednym komplecie przepisów i instrukcji przewidzianych do osobistego użytku,
 - 2) narzędzia, przybory i przyrządy niezbędne do wykonywania obowiązków pracowniczych.
2. Posiadane przepisy i instrukcje powinny być aktualizowane przez pracowników we własnym zakresie, na podstawie otrzymywanych pisemnych informacji oraz utrzymywane w należytym stanie.
3. Posiadane narzędzia, przyrządy oraz materiały powinny być utrzymywane w należytym stanie.
4. Pracodawca wydaje zatrudnionemu na stanowisku rewidenta dokument uprawniający do wykonywania tych czynności zgodnie z załącznikiem nr 1 do instrukcji.

Rozdział II

SZCZEGÓLNE OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU

§ 10

Rozpoczęcie pracy w zmianie

1. Rewident taboru obowiązany jest podjąć świadczenie pracy w zmianie na wyznaczonym posterunku zgodnie z ustalonym rozkładem czasu pracy.
2. Rewident obowiązany jest zgłosić się do rozpoczęcia zmiany roboczej w wyznaczonym miejscu i czasie. 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 rewident nie może stawić się na wyznaczoną zmianę roboczą, jest on obowiązany zawiadomić o tym Dyspozytora przed rozpoczęciem zmiany roboczej, zaś o przyczynie swojej nieobecności i przewidywanym okresie jej trwania jest obowiązany powiadomić Dyspozytora nie później niż w 2 dniu nieobecności w pracy.
4. Rewident ma obowiązek podjąć pracę i wykonywać ją w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych zadań – stan ten może być poddawany doraźnej kontroli.
5. Rewident przed podjęciem pracy zobowiązany jest do zapoznania się z wydanymi zarządzeniami i potwierdzenia tego faktu podpisem w sposób ustalony w Alza Cargo.

6. Rozpoczynając pracę na wyznaczonym posterunku rewident powinien:
 - 1) odnotować rozpoczęcie pracy w książce rewizji technicznej pociągów wg załącznika nr 8 do instrukcji,
 - 2) sprawdzić stan wyposażenia posterunku,
 - 3) zapoznać się z treścią nowych zarządzeń i specjalnych dyspozycji,
 - 4) zapoznać się z sytuacją wagonową w obrębie posterunku,
 - 5) dowiedzieć się od pracownika zarządcy infrastruktury i Dyspozytora Alza Cargo o pociągach mających przybyć lub odjechać w czasie jego zmiany roboczej,
 - 6) uzyskać informację od pracownika kończącego pracę w zmianie o odchyleniach od rozkładu jazdy.

§ 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 toczyń 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 bocznic oraz wyluzowaniu składu przez wyznaczonego regulaminem technicznym stacji lub bocznicę pracownika, rewident taboru powinien niezwłocznie przystąpić do wykonania ogłędzin 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 ciągnowo-zderzakowe nie są uszkodzone, czy środki urządzeń zderżnych 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 układ napędowy prądnicy jest sprawny i posiada opaski zabezpieczające,
 - e) 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,
 - f) 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 pocięta lub złamana, a bezwidłowe prowadzenie zestawów nie ma uszkodzeń,
 - g) czy stan urządzeń przeciwpoślizgowych jest właściwy
 - h) czy urządzenia hamulcowe są kompletne, wstawki hamulcowe nie są nadmiernie zużyte lub niewłaściwie usytuowane względem powierzchni toczyń zestawów kołowych, pałaki 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 przewody elektryczne układu hamulcowego nie są uszkodzone, czy linki uziemiające są kompletne i w dobrym stanie, czy elementy przekładni hamulcowej nie są pourywane lub pocięte, czy połączenia sworzniowe są dobrze zabezpieczone, czy urządzenia nastawcze hamulca są we właściwym położeniu, czy w bloku elektronicznym zostały zapisane informacje o usterkach hamulca, czy płozy hamulca magnetycznego są w górnym położeniu i nie posiadają widocznych usterek,
- i) 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,
 - j) czy drzwi, okna, klamki, zamki, stopnie uchwyty itp. nie mają uszkodzeń i działają sprawnie,
 - k) 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,
 - 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.
2. Wyprawianie pociągu w drogę:
- Wyprawiając pociąg w drogę rewident taboru powinien:
- 1) przeprowadzić oględziny techniczne wszystkich wagonów w składzie pociągu,
 - 2) sprawdzić prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia składu pociągu, w tym równomierność rozmieszczenia wagonów z wyłączonymi hamulcami,
 - 3) sprawdzić, czy nie używane sprzęgi powietrzne, śrubowe i inne są podwieszane na wspornikach lub włożone do właściwych gniazd,
 - 4) 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,
 - 5) sprawdzić właściwe nastawienie dźwigni przestawczych hamulca,
 - 6) dopilnować wyłączenia ze składu pociągu wagonów uszkodzonych oznaczonych odpowiednimi nalepkami,
 - 7) wykonać wymaganą próbę hamulca,
 - 8) sprawdzić, czy nie ma przeszkód pod kołami wagonów,
 - 9) po zakończeniu próby hamulca dane o pociągu odnotować w książce rewizji technicznej pociągu (zał. nr 8).
 - 10) 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.
4. Podczas przeprowadzania manewrów zabrania się dokonywania oględzin technicznych wagonów. Oględziny techniczne wagonów w pociągu oraz próbę hamulców rewident taboru może rozpocząć po zgłoszeniu o zakończeniu formowania składu pociągu i po zabezpieczeniu go zgodnie z regulaminem technicznym stacji lub bocznicy.
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 ALZA – W2 Instrukcją obsługi i utrzymania hamulców pojazdów kolejowych.

§ 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. Po usunięciu usterek, rewident taboru zobowiązany jest odnotować fakt wykonanej naprawy w „Książce Wagonów Uszkodzonych” wg załącznika nr 7 do instrukcji, oraz zaznaczyć informację o naprawie w rubryce 17 „Książki Rewizji Technicznej Pociągów” wg załącznika nr 8 do instrukcji.
3. Wagony z usterkami, których usunięcie przekracza możliwości pracowników zespołu rewidentenckiego, należy wyłączyć z przewozów sporządzając zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych wg załącznika nr 3 do instrukcji, a wagony obustronnie okartkować nalepkami „wagon niezdatny do ruchu uszkodzony” wg załącznika nr 2 do instrukcji kierując je do naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu. Jeden egzemplarz zawiadomienia wg załącznika nr 2 rewident taboru doręcza za pokwitowaniem dyżurnemu ruchu na stacji wyłączenia wagonu, a drugi egzemplarz przekazuje do Dyspozytora Alza Cargo. Wyłączenie wagonów należy odnotować w rubryce 10 „Książki Wagonów Uszkodzonych” wg załącznik nr 7 i rubryce 18 „Książki Rewizji Technicznej Pociągów” wg załącznik nr 8.
4. Rewident taboru odnotowuje usterkę w wykazie wagonów wg załącznika nr 9 do instrukcji.
5. Fakt wyłączenia wagonu ze składu pociągu rewident taboru natychmiast zgłasza do Dyspozytora, który fakt uszkodzenia wagonu odpisuje do dziennika dyspozytora wpisując relacje pociągu, numer wagonu, rodzaj uszkodzenia i stację odstawienia wagonu.
6. Dyspozytor otrzymane informacje przekazuje do Dyrektora ds. Taboru i/lub do właściciela wagonu.
7. W razie kierowania na warsztat lub do przeładunku wagonów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu, rewident taboru na zawiadomieniu o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych wg załącznika nr 3 i nalepkach wg załącznika nr 2 powinien określić, z jaką prędkością wagon należy przeprowadzić i czy wymagany jest jego nadzór (konwojowanie) oraz ustalić z Dyspozytorem miejsce skierowania wagonu. Powyższe dotyczy również przewożenia wagonów ze stacji pośrednich, na których zostały wyłączone wagony.
8. W razie stwierdzenia przy wagonie uszkodzenia lub braku luźnych części, rewident taboru dodatkowo okartkuje wagon nalepkami wg załącznika nr 10 do instrukcji. Następnie sporządza protokół o uszkodzeniu wagonu.
9. 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 11 do instrukcji.
10. Wagony z uszkodzonymi i wyłączonymi z działania hamulcami zespolonymi rewident taboru okleja nalepkami wg załącznika nr 11 i załącznika nr 12.
11. Usterki eliminujące dopuszczenie przez rewidenta wagonów do ruchu kolejowego określa załącznik nr 5 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.
4. Na wagonach zakwalifikowanych do przewozów międzynarodowych rewident zakłada nalepki informujące o przydatności wagonów do określonego systemu komunikacji, a stacje powiadamia o zakwalifikowaniu wagonu, zwracając wypełniony jeden formularz zapotrzebowania.

§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. 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,
 - 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

1. Każdy wagon wykolejony, choćby jedną osią, musi być sprawdzony przez rewidenta taboru na miejscu wykolejenia dla określenia jego zdolności do dalszej jazdy.
2. Dokonując oględzin wykolejonego wagonu należy sprawdzić między innymi:
 - 1) czy koła nie przesunęły się na osi,
 - 2) czy oś zestawu kołowego nie jest skrzywiona,
 - 3) czy maźnice zestawów kołowych nie zostały uszkodzone lub nie przekreśliły się,

- 4) czy usprężynowanie wagonu nie uległo uszkodzeniu lub przesunięciu.
3. Ponadto należy sprawdzić: stan ostoi, prowadnic łożysk osiowych, urządzeń ciągnowo-zderznych, pudła, ładunku i jego zamocowania, czy nie ma pęknięć, złamań, skrzywień lub poluzowań innych części wagonu, a przy wagonach na wózkach sprawdzić stan czopów skrętów wózków.
4. Po wykonaniu w/w czynności rewident obowiązany jest wyłączyć wagon z ruchu, określając warunki jego przejazdu do punktu napraw. Na nalepce wg załącznika nr 2 „Wagon niezdatny do ruchu uszkodzony” oraz w zawiadomieniu wg załącznika nr 3 o wyłączeniu uszkodzonego wagonu z pociągu rewident jest zobowiązany wpisać maksymalną dozwoloną prędkość wagonu i ewentualne inne warunki przewozu.
5. Jeśli wagon jest ładowny, rewident określa, czy należy go przeładować lub czy można go skierować bezpośrednio do punktu napraw bez przeładunku.

§ 18

Postępowanie z wagonami z przesyłkami nadzwyczajnymi

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

§ 19

Zakończenie pracy w zmianie

1. Rewident taboru nie może opuścić posterunku pracy przed przekazaniem go rewidentowi taboru kolejnej zmiany. Fakt zakończenia i przekazania pracy rewident taboru winien odnotować w Książce Rewizji Technicznej Pociągów.
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.
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.

Rozdział III
ZAŁĄCZNIKI

Wagon niezdatny do ruchu uszkodzony

.....
NAZWA JEDNOSTKI

WAGON nr

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

NIEZDATNY DO RUCHU

1. Zestawy kołowe
2. Łożyska
3. Podwozie ostoja wagonu
ostoja wózka
4. Resory, sprężyny śrubowe
5. Urządzenia ciąglowe
6. Zderzaki
7. Pudła wagonowe
8. Dach
9. Drzwi
10. Wagon po wykolejeniu
11.

Wagon wstawić na tordo naprawy

Data

.....
Pieczęć i podpis

ZAWIADOMIENIE
o wyłączeniu uszkodzonego wagonu z pociągu

Rok

Dzień	Miesiąc	Godz.

Nr pociągu	Wagon nr	Stacja wyłączenia

Przyczyna wyłączenia:

.....
.....
.....
.....

Wagon odstawiono na tor:

Wyłączający:
(NAZWISKO I IMIĘ, PODPIS, STEMPEL REWIDENTA TABORU)

Przyjmujący:
(NAZWISKO I IMIĘ, PODPIS, STEMPEL)

Podstawowe zasady bezpieczeństwa pracy na czynnych torach stacyjnych

1. W czasie wykonywania zmiany roboczej rewident oraz pozostali pracownicy posterunku rewizji technicznej powinni używać odzieży ochronnej, a także stosować sprzęt ochrony osobistej właściwy do wykonywania aktualnie pracy.
2. Używany sprzęt i narzędzia powinny być w należytym stanie i odpowiednie do wykonywanej pracy.
3. Pracownicy wykonujący pracę w czynnych torach stacyjnych muszą mieć odpowiedni stan zdrowia i przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.
4. Tory i międzytorza powinny być utrzymywane w należytym stanie i czystości.
5. Znajdujące się na międzytorzach studzienki i zagłębienia powinny być zabezpieczone pokrywami lub barierkami, w porze ciemnej powinny być oświetlone.
6. Przed przystąpieniem do usuwania usterek bez wyłączenia wagonu z pociągu, miejsce pracy należy zabezpieczyć zgodnie z postanowieniami regulaminu posterunku.
7. Przez tory kolejowe należy przechodzić prostopadle do ich osi, nie stawiając nóg na główce szyny, zwracając uwagę czy nie zbliża się tabor.
8. Nie wolno przechodzić przed nadjeżdżającym i tuż za przejeżdżającym tabor.
9. Należy unikać przechodzenia przez rozjazdy, a w przypadkach koniecznych nie stawiać stóp między iglicą i opornicą.
10. Nie wolno przechodzić pod wagonami i po urządzeniach ciągłowo – zderznych. Przejście na drugą stronę toru zajętego przez tabor dozwolone jest tylko przez pomosty hamulcowe lub w poziomie szyny w odległości niemniejszej niż 10 m od stojącego taboru.
11. Pod siecią trakcyjną nie wolno wchodzić na dachy wagonów krytych, na zbiorniki wagonów cystern, na ładunki i na części wagonów znajdujące się wyżej niż 1 m od podłogi wagonu.
12. Dotykanie przewodów sieci trakcyjnej zarówno bezpośrednio jak i pośrednio jest zabronione, nie wolno zbliżać do nich na odległość mniejszą niż 1,5 m.
13. Nie wolno wchodzić na konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej.
14. Nie wolno stać w otwartych i niezabezpieczonych drzwiach wagonów krytych, siadać na ścianach bocznych platform, zderzakach itp.
15. Nie wolno przebywać na wagonach towarowych będących w ruchu.
16. Nie wolno wykonywać jakichkolwiek czynności przy taborze będącym w ruchu.
17. Wykonując oględziny techniczne wagonów z ładunkiem niebezpiecznym 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.
18. W razie stwierdzenia usterki wagonu załadowanego materiałem niebezpiecznym należy zachować wymagane środki ostrożności i postępować zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji. W razie stwierdzenia u pracownika jakichkolwiek objawów negatywnego oddziaływania materiałów niebezpiecznych, należy zapewnić mu natychmiastową pomoc lekarską. Posterunek rewidentki winien być wyposażony w apteczkę pierwszej pomocy medycznej.

Wykaz usterek eliminujących dopuszczenie przez rewidenta wagonów do ruchu kolejowego

1. Usterki i uszkodzenia w zestawach kołowych:
 - 1) obłuzowanie obręczy na kole bosym lub osi w piaście koła,
 - 2) poprzeczne pęknięcie osi,
 - 3) pęknięcie obręczy lub piasty koła.

2. Pozostałe usterki:
 - 1) wagon wyłączony z ruchu (uszkodzony),
 - 2) wagon z przekroczoną datą rewizji,
 - 3) niedostateczna szczelność układu powietrznego (wagonów w składzie pociągów osobowego i towarowego),
 - 4) nieprawidłowo działający którykolwiek z hamulców lub przekroczona dopuszczalna grubość wstawek (klocków) hamulcowych (w wagonach składów pociągów towarowych i osobowych),
 - 5) nieprawidłowo działające urządzenia smarownicze obrzeży zestawów kołowych,
 - 6) pęknięcie opaski, wieszaka lub jednego z głównych piór sprężyny nośnej (resoru) albo sprężyny (wagon towarowy i osobowy),
 - 7) wytopiona lub pęknięta panewka łożyska, pęknięty kadłub maźnicy (w wagonach towarowych i osobowych),
 - 8) pęknięcia ostoi pojazdu oraz pęknięcia ramy wózka (w wagonach towarowych i osobowych),
 - 9) brak zabezpieczających urządzeń dźwigniowej przekładni hamulca (w wagonach towarowych i osobowych),
 - 10) uszkodzone elementy układu ciągnowo – zderznego (w wagonach towarowych i osobowych),
 - 11) nieprawidłowo działająca przetwornica (w wagonach osobowych),
 - 12) niesprawne baterie akumulatorów (w wagonach osobowych),
 - 13) nieprawidłowo działające mierniki pomiarowe prądu i napięcia (w wagonach osobowych),
 - 14) uszkodzone zamknięcia drzwi w wagonach (w wagonach towarowych i osobowych).

Typowe roboty wykonywane w ramach naprawy bez wyłączenia

1. Typowe roboty wykonywane w ramach naprawy bez wyłączenia o podstawowym zakresie:
 - 1) wymiana lub uzupełnienie brakujących śrub, zawleczek, nakrętek, sworzni, podkładek, dokręcanie luźnych śrub przy wszystkich zespołach wagonu,
 - 2) wymiana i uzupełnienie wstawek (klocków) hamulcowych, wymiana uszkodzonych obsad klocków, uzupełnienie klinów wstawek, wymiana sprzęgów powietrznych i kurków hamulcowych, uzupełnianie cięgieł odluźniaczy, podwieszanie trójkątów hamulcowych, uzupełnianie wieszaków sprzęgu powietrznego,
 - 3) wymiana sworzni, łączników, wieszaków, ogniwi i kamieni przy zawieszeniu resorów,
 - 4) regulacja i konserwacja sprzęgów śrubowych,
 - 5) zamykanie drzwi, ścian czołowych i klap, zabezpieczenie kłonic i ścian odchylnych, naprawa zakleszczonych drzwi, żaluzji i zamknięć okiennych,
 - 6) uzupełnianie połączeń uszyniających (linki uziemiające),
 - 7) smarowanie i konserwacja części trących.

2. Typowe roboty wykonywane w ramach naprawy bez wyłączenia o poszerzonym zakresie:
 - 1) wszystkie czynności wchodzące w zakres podstawowy,
 - 2) wymiana haków cięgielowych oraz sprzęgieł łubkowych i łączników cięgiła,
 - 3) wymiana, uzupełnianie, regulacja i konserwacja sprzęgów śrubowych,
 - 4) wymiana lub uzupełnianie podkładek pod czopy opasek resorowych,
 - 5) wymiana lub uzupełnianie zwór maźniczych,
 - 6) wymiana resora,
 - 7) uzupełnianie szczelności poszycia, uszek do plomb i brakujących haków drzwi przesuwnych,
 - 8) uzupełnianie zabezpieczenia zestawu wózka Y25 i pochodnych (tzw. „tetka”),
 - 9) wymiana lub uzupełnienie brakujących stopni manewrowych, wsporników, uchwyków, tablic i pomostów,
 - 10) wykonywanie drobnych robót spawalniczych

WYKAZ POJAZDÓW KOLEJOWYCH W SKŁADZIE POCIĄGU

	Potwierdzenie odbioru pojazdów zgodnie z wykazem na:					
	1 stacji początkowej	2	3 stacji pośrednich	4	5	6 stacji końcowej
Numer pociągu						
wyprawionego dnia						
ze stacji						
do stacji						
Kierownik pociągu						
jednostka macierzysta						
ze stacji						
do stacji						
Maszynista pociągu						
Jednostka macierzysta						
ze stacji						
do stacji						
Odprawiający						

L.p.	Identyfikator pojazdu kolejowego ^{*)} :														Uwagi (w tym informacje o pojazdach przewożących materiały niebezpieczne – według klasyfikacji RID)
	numer inwentarzowy pojazdu		literowy:			cyfrowy eksploatujący pojazd kolejowy	Długość pojazdu kolejowego (m)	Masa ładunku (t)	Masa własna pojazdu (t)	Masa hamulca rzędowego (t)	Stacja		Numer wezła		
			państwa rejestracji	eksploatującego pojazdu kolejowego	typu (serii)						nadania	przeznaczenia			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
L1															
L2															
L3															
L4															
L5															
L6															
1.															
2.															
...															
...															
H1															
H2															
H3															
H4															
H5															
H6															

*) Należy podać pełny identyfikator pojazdu kolejowego wszystkich pojazdów jadących w pociągu.

Wzór nalepki „Nie ładować”

Znak KPP
(Zeichen des EVU)

Wagon
Wagen

Nie ładować / Nicht wieder zu beladen
Po rozładunku do naprawy
Nach Entladung zur Reparatur

Wzór
Muster

K

Usterki - Mängel : (odpowiednie podkreślić - Zutreffendes unterstreichen)

<ol style="list-style-type: none"> 1. Zestawy kołowe - Radsätze 2. Łożyiska osi - Radsatzlager 3. Hamulec - Bremse 4. Ostoja wagonu/rama wózka Untergestell/Drehgestellrahmen 5. Sprężyny nożne i icht zawieszanie Tragfedern/Federanführung 6. Urządzenia ciągnowe - Zügeleinrichtungen 7. Urządzenia zdzierne - Stößeinrichtungen 8. Pudło - Wagenkasten 9. Dach - Dach 10. Drzwi - Türen 11. Niewłaściwa masa własna Unrichtiges Eigengewicht angeschlossen 	<ol style="list-style-type: none"> 12. Wagon był wykolejony Wagen war entgleist 13. Wadność tralarety czynności ultrzymantowych przekroczonea Gültigkeitsdauer des Instandhaltungs- nastiers abgelaufen 14. Wymontowana obce części Fremde Ersatzstücke verwendet 15. Zbiornik - Kessel/Behälter 16. Zamknięcia i armatura zbiornika Verschlüsse und Armaturen der Kessel und Behälter 17. Nieszczelny dach - Dach undicht 18. Nieszczelny pudło - Kasten undicht 19. Nieszczelny zbiornik - Kessel undicht 20. Nieszczelny kontener - Container undicht 	<ol style="list-style-type: none"> 21. Okna - Fenster 22. Ogrzewanie - Heizung Klimatisierung 23. Oświetlenie - Beleuchtung 24. Wnętrze wagonu - Wageninneres 25. WC/Instalacja wodna WC/Wascheinrichtungen 26. Mostki przejezdowe Übergangseinrichtungen 27. Napisy - Anschriften
---	---	---

W przewozach towarowych
kod uszkodzenia wg Aneksu 1
Im Güterverkehr Code nach Anhang 1

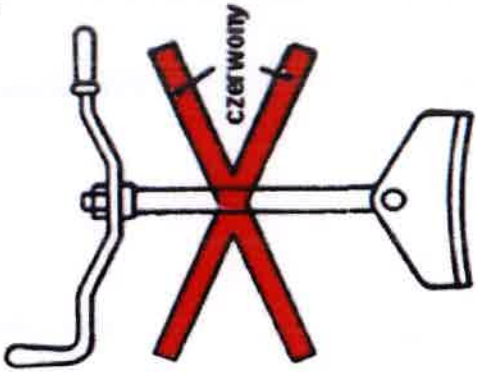
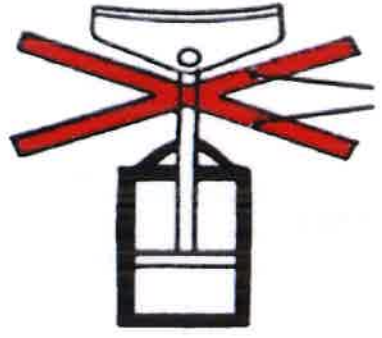
Blizsze dane / Nähere Angaben

(Stempel jednostki - Stempel der Dienststelle) (Datownik - Tagesstempel) (Podpis - Unterschrift)

Niebieski (format około 148 x 210 mm)

Wzór nalepki „Hamulec niezdatny do użytku”

(format 105 x 210 mm)

	<p>(znak KPP) (Zeichen des EVU)</p> <p>Wzór - Muster R¹</p> <p>Hamulec niezdatny do użytku</p> <p>Bremse unbrauchbar</p> <p>Kod uszkodzenia wg Aneksu 1/Code nach Anhang 1</p> <table border="1" data-bbox="774 772 877 1310"> <tr> <td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td><td><input type="text"/></td> </tr> </table> <p>Stwierdzenia - Feststellungen:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>(Datownik - Tagesstempel) (Podpis - Unterschrift)</p>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	 <p>czerwony</p>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>													
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>													

