

Instrukcja

o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej.

ALZA - R5

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

12.04.2021 -
Prezes Zarządu
Szymon Zajączko
(Data i podpis zatwierdzającego)

Spis treści

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE	3
§ 1 Podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji	3
§ 2 Cel i znajomość instrukcji	3
§ 3 Zakres instrukcji	3
§ 4 Przeznaczenie radiolączności pociągowej	4
Rozdział II OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ	4
§ 5 Charakter sieci radiolączności pociągowej	4
§ 6 System wywołania selektywnego	4
§ 7 Opis i obsługa urządzeń	5
Rozdział III ZASADY NAWIĄZYWANIA ŁĄCZNOŚCI.....	5
§ 8 Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych	5
§ 9 Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem.....	6
§ 10 Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu...	6
§ 11 Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem	7
§ 12 Nawiązywanie łączności między pracownikami wyposażonymi w radiotelefony przenośne, a prowadzącym pojazd kolejowy z napędem lub dyżurnym ruchu.....	7
§ 13 Radiotelefoniczny system alarmowy	7
Rozdział IV WYKORZYSTYWANIE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ	9
§ 14 Zakres i zasady wykorzystywania radiolączności pociągowej	9
§ 15 Wymiana informacji między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu	9
§ 16 Wymiana informacji między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem	10
§ 17 Wymiana informacji między prowadzącymi pojazdy kolejowy z napędem znajdującymi się na szlaku	10
§ 18 Wymiana informacji między pracownikami znajdującymi się na szlaku, a prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem i dyżurnymi ruchu	11
Rozdział V POSTANOWIENIA KOŃCOWE	11
§ 19 Sprawdzanie stanu urządzeń radiolączności	11
§ 20 Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową	12
§ 21 Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek	13
§ 22 Ładowanie akumulatorów do radiotelefonów przenośnych	13
§ 23 Postępowanie z urządzeniami przy wysyłaniu pojazdów kolejowych z napędem do napraw	14
§ 24 Odpowiedzialność pracowników za stan urządzeń	14
§ 25 Szkolenie pracowników	14
Wykaz zmian:	15

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji

1. **Pojazd trakcyjny:** należy rozumieć 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. **Prowadzący pojazd kolejowy z napędem:** maszynista pojazdu trakcyjnego.
4. **Rozkaz:** informacja przekazywana przez dyżurnego ruchu drużynie pociągowej na ustalonym formularzu druku przy użyciu urządzeń łączności lub doręczana.
5. **zarządca infrastruktury** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora;
6. **przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;

§ 2

Cel i znajomość instrukcji

1. Instrukcja ALZA - R5 o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej określa zasady posługiwania się sprzętem radiotelefonicznym w Alza Cargo użytkowanym w sieci radiołączności pociągowej, dla zapewnienia bezpiecznego i sprawnego ruchu kolejowego.
2. Znajomość niniejszej instrukcji obowiązuje:
 - 1) pracowników zatrudnionych na stanowiskach pracy, na których zostały zainstalowane urządzenia radiołączności pociągowej,
 - 2) pracowników, którym przydzielono do użytku radiotelefony przenośne dostosowane do pracy w sieci radiołączności pociągowej,
 - 3) pracowników jednostek organizacyjnych zajmujących się szkoleniem, kontrolą lub nadzorem w zakresie przestrzegania postanowień niniejszej instrukcji.

§ 3

Zakres instrukcji

1. Instrukcja zawiera:
 - 1) opis systemu radiołączności pociągowej,
 - 2) zasady nawiązywania łączności radiowej,
 - 3) zakres wykorzystywania radiołączności pociągowej.
2. Zasady utrzymywania urządzeń radiołączności pociągowej oraz szkolenia personelu w zakresie obsługi tych urządzeń regulują odrębne przepisy.

§ 4

Przeznaczenie radiolączności pociągowej

1. Radiolączność pociągowa przeznaczona jest do zapewnienia łączności między:
 - 1) dyżurnym ruchu zarządcy infrastruktury i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem,
 - 2) prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem znajdującymi się na tym samym szlaku,
 - 3) pracownikami dokonującymi obchodu torów, a prowadzącym pojazd kolejowy z napędem jadącym po danym szlaku lub między pracownikami dokonującymi obchodu i dyżurnymi ruchu posterunków ruchu zarządcy infrastruktury ograniczających dany szlak - wyłącznie w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub zdarzeń kolejowych (katastrof kolejowych, wypadków kolejowych),
 - 4) obsługą stanowiska terminalowego urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem.
2. Dyspozytorzy zarządcy infrastruktury kolejowej lub przewoźnika kolejowego mogą w razie potrzeby nawiązać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem za pośrednictwem dyżurnych ruchu. Łączność bezpośrednią między prowadzącym pojazdy z napędem, a dyspozytorem (w zasięgu działania jego radiotelefonu) należy realizować na kanale ratunkowym (kanał nr 8), wyłącznie w akcjach ratowniczych lub awaryjnych, mających bezpośredni wpływ na sprawność ruchu kolejowego.
3. Wszystkie pojazdy trakcyjne Alza Cargo są wyposażone w radiotelefony przewoźne.

Rozdział II

OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ

§ 5

Charakter sieci radiolączności pociągowej

1. Sieć radiolączności pociągowej jest siecią łączności dwukierunkowej, simpleksowej z selektywnym wywołaniem grupowym.
2. Zasada pracy simpleksowej wyklucza możliwość jednoczesnego nadawania i odbierania informacji.
3. Urządzenia sieci radiolączności pociągowej zapewniają łączność między urządzeniami ruchomymi (przewoźnymi i przenośnymi) i stacjonarnymi lub między dwoma urządzeniami ruchomymi.
4. Dla sieci radiolączności pociągowej na poszczególnych liniach kolejowych przydzielone są odpowiednie częstotliwości pracy (kanały). Przy przejeździe z jednej linii na drugą należy przełączyć radiotelefon na kanał obowiązujący na danej linii.
5. Numery kanałów obowiązujących na poszczególnych liniach kolejowych podane są w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów i oznaczone literą „R” z dodaniem cyfry oznaczającej numer kanału (od 1 do 7) np. „R 6”.

§ 6

System wywołania selektywnego

1. Stosownie do zastosowanego systemu wywołania, użytkownicy sieci radiolączności pociągowej dzielą się na grupy, a mianowicie:
 - 1) prowadzący pojazdy kolejowe z napędem i pracownicy dokonujący obchodu torów - zwani pierwszą grupą użytkowników,

- 2) dyżurni ruchu posterunków ruchu zarządcy infrastruktury, stanowiska terminalowe urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru - zwani drugą grupą użytkowników.
2. Łączność z abonentami jednej z grup użytkowników nawiązuje się przez spowodowanie wysłania odpowiedniego sygnału dotyczącego danej grupy użytkowników, a następnie przez głosowe wywołanieżądanego abonenta. Samo wywoływanie głosem bez uprzedniego wysłania sygnału wywoławczego nie pozwoli na nawiązanie łączności z żądanym abonentem.

§ 7

Opis i obsługa urządzeń

1. W sieci radiołączności pociągowej stosowane są następujące urządzenia radiotelefoniczne:
 - 1) radiotelefon stacjonarny, instalowany w pomieszczeniach:
 - a) dyżurnych ruchu zarządcy infrastruktury na posterunkach następczych oraz radiotelefony rozmieszczone wzdłuż linii kolejowych obsługiwane zdalnie przez dyżurnego ruchu zarządcy,
 - b) stanowisk kontroli urządzeń do wykrywania w czasie jazdy stanów awaryjnych taboru,
 - 2) radiotelefon przewoźny - instalowany na pojazdach kolejowych z napędem,
 - 3) radiotelefon przenośny - przydzielony uprawnionym pracownikom do użytku na czas wykonywanej pracy.
2. Warunki techniczne dotyczące prawidłowej obsługi i bezpiecznej eksploatacji urządzeń radiołączności pociągowej zawierają instrukcje techniczne lub instrukcje obsługi danego typu radiotelefonu.

Rozdział III

ZASADY NAWIĄZYWANIA ŁĄCZNOŚCI

§ 8

Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych

1. W czasie prowadzenia rozmów radiotelefonicznych należy przestrzegać następujących zasad:
 - 1) wymawiać każde słowo wyraźnie,
 - 2) mówić w równomiernym tempie,
 - 3) utrzymywać równomierny poziom natężenia głosu,
 - 4) mikrofon trzymać w odległości 10 - 15 cm od ust,
 - 5) przerywać mówienie, gdy zachodzi konieczność odwrócenia głowy od mikrofonu.
2. Przed nawiązaniem łączności należy, przez okres kilku sekund, dokonać nasłuchu, czy w tym czasie nie jest prowadzona rozmowa przez inne osoby.
Przerywanie rozmów prowadzonych przez inne osoby może być stosowane tylko dla przekazania meldunków dotyczących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. W radiotelefonach stacjonarnych i przewoźnych fakt zajęcia kanału (prowadzenia rozmowy) jest sygnalizowany świeceniem lampki fali nośnej na płycie czołowej manipulatora.
4. W celu nawiązania łączności z żądanym abonentem sieci radiołączności pociągowej należy:
 - 1) upewnić się, czy odpowiedni kanał radiowy jest wolny,
 - 2) zdjąć mikrofon z zaczepu i nacisnąć przycisk wywołania selektywnego na płycie czołowej manipulatora odpowiadający danej grupie użytkowników, zgodnie z § 6 ust. 1 i instrukcją obsługi użytkowanego radiotelefonu,

- 3) po zwolnieniu przycisku wywołania selektywnego na manipulatorze natychmiast przycisnąć przycisk na mikrofonie i wywołać żądanego abonenta, podając znak wywoławczy abonenta, z którym ma być prowadzona rozmowa oraz swój znak wywoławczy,
- 4) po zakończeniu wywołania głosem wypowiedzieć słowo „odbiór”, po czym natychmiast należy zwolnić przycisk mikrofonowy i nasłuchiwać odpowiedzi; jeżeli wywołany abonent nie zgłosi się, powtórzyć czynności według punktów 2 i 3,
- 5) po usłyszeniu w głośniku sygnału wywołania selektywnego i skierowanego do „siebie” wołania głosem:
 - a) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - b) przycisnąć przycisk mikrofonowy i obowiązkowo - odpowiedzieć na wywołanie.
5. Znakami wywoławczymi są: dla radiotelefonów stacjonarnych - nazwy posterunków ruchu; dla stanowiska terminalowego urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru - „kontrolny” uzupełniony nazwą miejscowości, w której się znajduje; dla radiotelefonów przewoźnych - numery pociągów; a dla radiotelefonów przenośnych - odpowiednie hasła słowne i cyfrowe.
6. W przypadku usłyszenia sygnału wywołania selektywnego i wywołania głosem skierowanego „nie do siebie”, nie należy zdejmować mikrofonu z zaczepu; nie zdjęcie mikrofonu z zaczepu spowoduje, po upływie 6 do 10 sekund, wyłączenie głośnika.
7. Przez cały czas mówienia do mikrofonu, przycisk mikrofonowy musi być przyciśnięty.
8. Po przekazaniu informacji przekazujący wypowiada słowo „odbiór”, po czym natychmiast zwalnia przycisk mikrofonowy i wysłuchuje odpowiedzi. Słowa „odbiór” nie nadaje się tylko wówczas, gdy nie oczekuje się odpowiedzi od osoby, z którą była prowadzona rozmowa; w takim przypadku rozmowę kończy się słowami „bez odbioru” lub „koniec”.
9. Odbierający informację po usłyszeniu słowa „odbiór” przyciska przycisk mikrofonowy i potwierdza odebraną informację.
10. Odebrany za pośrednictwem radiotelefonu meldunek powinien być:
 - 1) potwierdzony - gdy było nadane słowo „odbiór”,
 - 2) powtórzony - gdy było nadane żądanie powtórzenia meldunku.
11. Natężenie siły głosu można regulować wg uznania przez odpowiednie ustawienie przełącznika regulacji siły głosu na płycie czołowej manipulatora.
12. Zabrania się użytkownikowi wyłączenia radiotelefonu w czasie pełnienia dyżuru.

§ 9

Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem

1. Dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 8 ust. 4, a następnie wywołuje prowadzącego pojazd kolejowy z napędem np.: w sposób: „Pociąg 5404, tu Kozuby, zgłoś się - odbiór”.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie; „Kozuby, tu pociąg 5404, zgłaszam się - odbiór”.
3. Po nawiązaniu łączności prowadzi się wymianę informacji według zasad podanych w § 8.

§ 10

Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 8 ust. 4, a następnie wywołuje dyżurnego

ruchu żądanego posterunku ruchu np. w sposób „Ostrów Wielkopolski, tu pociąg 5404, zgłoś się - odbiór” lub „Bydgoszcz Główna BGA, tu pociąg 5404, zgłoś się - odbiór”.

2. Dyżurny ruchu słysząc skierowane do siebie wywołanie zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np.: „Pociąg 5404, tu Ostrów Wielkopolski, zgłaszam się - odbiór”.
3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 8.

§ 11

Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, który zamierza nawiązać łączność z innym prowadzącym pojazd kolejowy z napędem po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 8 ust. 4, a następnie wywołuje żądany pojazd kolejowy z napędem w sposób np. „Pociąg jadący po torze 1 szlaku Ostrów Wielkopolski - Pionki, tu pociąg 4501, zgłoś się - odbiór”.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np. „Pociąg 4501, tu pociąg 5404, zgłaszam się - odbiór”.
3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 8.

§ 12

Nawiązywanie łączności między pracownikami wyposażonymi w radiotelefony przenośne, a prowadzącym pojazd kolejowy z napędem lub dyżurnym ruchu

1. Pracownicy dysponujący radiotelefonem przenośnym mogą nawiązywać łączność z prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem i dyżurnymi ruchu zarządcy infrastruktury w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.
2. Pracownik dysponujący radiotelefonem przenośnym po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 8 ust. 4, a następnie wywołuje pojazd kolejowy z napędem lub dyżurnego ruchu według zasad obowiązujących dla wywołania alarmowego.

§ 13

Radiotelefoniczny system alarmowy

1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, pracownik, który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenie wystąpienia tego zagrożenia i posiada dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności pociągowej, zobowiązany jest natychmiast nadać sygnał „ALARM” za pomocą radiotelefonu. Nadanie sygnału „ALARM” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki.
2. Sygnał „ALARM” może być nadany:
 - 1) automatycznie,
 - 2) słownie - gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału „ALARM” automatycznie.
3. Automatyczne nadanie sygnału „ALARM” następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności, ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu. Powoduje to natychmiastowe samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „ALARM”. Automatyczne nadawanie sygnału „ALARM” trwa do chwili skasowania nadawania.

Czynność tę należy wykonać w sposób ustalony w instrukcji obsługi radiotelefonu, z którego nadany został sygnał „ALARM”.

4. W celu nadania sygnału „ALARM" słownie należy:
 - 1) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - 2) przycisnąć kolejno przyciski wywołania selektywnego,
 - 3) wypowiedzieć do mikrofonu co najmniej pięć razy słowo „ALARM".
5. Pracownicy, którzy usłyszeli w swoich radiotelefonach sygnał „ALARM” nadany słownie, powinni natychmiast przerwać prowadzone rozmowy. Wyjaśnienie przyczyn jego nadania dokonuje się na kanale, na którym nadany został ten sygnał.
6. Prowadzący pojazdy kolejowe z napędem i pracownicy wyposażeni w radiotelefony przenośne, po usłyszeniu sygnału „ALARM" zobowiązani są natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie.
7. Odebranie sygnału „ALARM” nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali, do przełączenia radiotelefonu na kanał ratunkowy w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z najbliższym dyżurnym ruchu zarządcy infrastruktury.
8. Przerwanie nadawania sygnału „ALARM” następuje przez wyciśnięcie przycisku „ALARM” oraz wyłączenie i ponowne włączenie radiotelefonu.
9. Pracownik, który nadał sygnał „ALARM" automatycznie powinien niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym najbliższego dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury o przyczynie nadania sygnału „ALARM". Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym.
10. Specjalista Dyspozytury i Spedycji Kolejowej na podstawie odebranego od dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury zawiadomienia, określa obszar zagrożenia i do czasu wyjaśnienia sytuacji, za pośrednictwem dyżurnego ruchu, wstrzymuje ruch pociągów jadących w kierunku zagrożonego obszaru.
11. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, po wyjaśnieniu przyczyn nadania sygnału „ALARM" postępuje stosownie do otrzymanych poleceń. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, jedzie dalej na widoczność do najbliższego posterunku ruchu.
12. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM" jak również wszystkie otrzymane w związku z tym dyspozycje dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury podlegają odnotowaniu przez pracowników Alza Cargo uczestniczących w danej komunikacji.
13. Fakt użycia w radiotelefonie przycisku „ALARM” powinien być odnotowany przez prowadzącego pojazd kolejowy z napędem w książce pokładowej pojazdu z napędem. Użytkownicy radiotelefonów, którzy wysyłając sygnał „ALARM” musieli zniszczyć osłonkę przycisku „ALARM”, powinni niezwłocznie zgłosić konieczność jej wymiany i zaplombowania Specjaliście Dyspozytury i Spedycji Kolejowej, który tę informację przekazuje Specjaliście-Koordinatorowi Przewozów Kolejowych.
14. Wszystkie pojazdy trakcyjne z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej muszą być wyposażone w urządzenia systemu „Radio – stop”.

Rozdział IV WYKORZYSTYWANIE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ

§ 14

Zakres i zasady wykorzystywania radiolączności pociągowej

1. Urządzenia radiolączności pociągowej mogą być wykorzystane do przekazywania rozkazów i innych informacji, zgodnie z postanowieniami instrukcji zarządców infrastruktury o prowadzeniu ruchu pociągów.
2. Rozkazy mogą być przekazywane przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem, po zatrzymaniu pojazdu. Zatrzymanie pojazdu nie jest wymagane jeżeli:
 - 1) obsada pojazdu kolejowego z napędem jest dwuosobowa, a posterunek ruchu zarządcy infrastruktury przekazujący rozkaz lub pojazd kolejowy z napędem wyposażony jest w rejestrator rozmów lub
 - 2) pojazd kolejowy z napędem wyposażony jest w urządzenia umożliwiające odbiór rozkazów drogą transmisji danych.
3. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem może odmówić przyjęcia rozkazu w czasie jazdy i zatrzymać pojazd jeżeli uzna, że brak jest dostatecznego czasu na jego przyjęcie i zastosowanie się do jego treści.
4. Przekazywanie przez dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury radiotelefonicznego zezwolenia na jazdę może nastąpić dopiero wtedy, gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 2 i 3 i nie ma przeszkód do jazdy.
5. Nie dopuszcza się przekazywania przez radiotelefon informacji w przypadkach, w których postanowienia instrukcji zarządców infrastruktury o prowadzeniu ruchu pociągów wymagają przekazywania ich za pomocą doręczonych rozkazów.
6. Jeżeli w pociągu jest więcej czynnych pojazdów trakcyjnych, dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury przekazuje rozkazy prowadzącemu pierwszy pojazd kolejowy z napędem.
7. W czasie całkowitej przerwy w łączności przewodowej, urządzenia radiolączności pociągowej mogą być czasowo wykorzystywane do zapowiadania pociągów.

§ 15

Wymiana informacji między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu

1. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pojazdu kolejowego z napędem na szlaku, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstępowy sygnału „stój” lub sygnału wątpliwego, nie działaniu torowego urządzenia SHP i o innych spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu, a jeżeli jest to niemożliwe - dyżurnego ruchu przedniego posterunku ruchu.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem podczas zbliżania się do tarczy ostrzegawczej lub do ostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej informujących, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „stój”, zobowiązany jest jako pierwszy nawiązać łączność z dyżurnym ruchu zarządcy infrastruktury, powtórzyć wskazania semafora i zapytać o dyspozycje.

Rozmowy powinny być prowadzone według następujących przykładów:

- 1) Prowadzący pojazd kolejowy z napędem:
„Kozuby, tu pociąg 54780 - semafor jest na stój, czy są dyspozycje - odbiór”.

- 2) Dyżurny ruchu:
„Tu Kozuby, dla pociągu 54780 semafor jest na stój, postój około 5 minut, odbiór” lub „Tu Kozuby, pociąg 54780, wjazd na stację odbędzie się na sygnał zastępczy, odbiór”.
- 3) Prowadzący pojazd kolejowy z napędem:
„Tu pociąg 54780, zrozumiałem, bez odbioru”.
3. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem pociągu zatrzymanego przed sygnałem „stój” na obsługiwanym semaforze zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu zarządcy infrastruktury obsługującym semafor - dla wyjaśnienia przyczyny zatrzymania. Gdy nawiązanie łączności jest niemożliwe, prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu tylnego posterunku następczego i wyjaśnić przyczynę zatrzymania, a jeżeli jest to niemożliwe – pomocnik maszynisty powinien udać się do najbliższego posterunku technicznego w celu wyjaśnienia przyczyny zatrzymania pociągu.
4. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem może przekazać dyżurnemu ruchu posterunku ruchu, w którego zasięgu się znajduje, informację przeznaczoną dla dyspozytora.
5. W przypadku przejechania miejsca oznaczonego wskaźnikiem W 28 i po przełączeniu urządzeń radiotelefonicznych na odpowiedni numer kanału sieci radiołączności pociągowej, prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu zarządcy infrastruktury, w celu upewnienia się o prawidłowym działaniu urządzeń radiołączności pociągowej.

§ 16

Wymiana informacji między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem

1. Dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury powinien niezwłocznie nawiązać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem w przypadku, gdy w wyniku obserwacji przejeżdżającego pociągu stwierdzi nieprawidłowości (np. grzanie osi, przesunięcie ładunku, brak sygnału końcowego itp.) lub dla przekazania rozkazów, o których mowa w § 15 ust. 1.
2. Dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury zobowiązany jest zgłosić się na każde wywołanie skierowane do niego.
3. Jeżeli informacja przeznaczona dla prowadzącego pojazd kolejowy z napędem musi być przekazana przed wyjazdem na szlak lub wjazdem na stację, dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury - jeżeli sam nie może nawiązać łączności z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem - przekazuje treść informacji Specjaliście Dyspozytury i Spedycji Kolejowej, który powinien skontaktować dyżurnego ruchu innego posterunku ruchu, w pobliżu którego znajduje się aktualnie prowadzony pojazd kolejowy z napędem, do przekazania tej informacji. W treści informacji należy określić dokładnie, którego szlaku (kilometra) lub posterunku ruchu dotyczy dana informacja.
4. Dyspozytor, po otrzymaniu od dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury informację o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub wezwaniu o pomoc, podejmuje wszelkie środki zgodnie z obowiązującymi instrukcjami.

§ 17

Wymiana informacji między prowadzącymi pojazd kolejowy z napędem znajdującymi się na szlaku

1. Prowadzący pojazdy kolejowe z napędem zobowiązani są przekazywać wzajemnie informacje w następujących przypadkach:
 - 1) zauważenia na torze okoliczności zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów,

- 2) stwierdzenia, że mijany pojazd kolejowy jedzie po torze, na którym zauważono stojący przed nim inny pojazd kolejowy (nie dotyczy szlaków wyposażonych w samoczynną blokadę liniową),
 - 3) stwierdzenia usterek w pojazdach kolejowych znajdujących się w pociągu,
 - 4) stwierdzenia pożaru w pociągu,
 - 5) stwierdzenia nieprawidłowości w osygnalizowaniu czoła pociągu,
 - 6) zauważenia usterek w sieci trakcyjnej.
2. Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem należy przeprowadzać w sposób opisany w § 11. Jeżeli numer pojazdu kolejowego z napędem lub numer pociągu jest nieznany, należy używać określenia „parzysty” lub „nieparzysty” z ewentualnym dodatkowym określeniem bliżej precyzującym pojazd kolejowy.
 3. W przypadku grożącego niebezpieczeństwa, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien nadać automatyczny lub słowny sygnał „ALARM”.

§ 18

Wymiana informacji między pracownikami znajdującymi się na szlaku, a prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem i dyżurnymi ruchu

1. Przekazywanie informacji ze szlaku do pojazdu kolejowego z napędem lub posterunku ruchu zarządcy infrastruktury może być dokonywane przez pracowników wymienionych w § 4 ust. 1 pkt 3.
 2. Wszystkie informacje dotyczące bezpieczeństwa ruchu powinny być przekazywane w systemie alarmowym do wiadomości prowadzących pojazdy kolejowe z napędem jadących na szlaku oraz dyżurnych ruchu zarządcy infrastruktury na posterunkach ruchu przyległych do tego szlaku.
 3. Ujawnione usterki dotyczące pojazdów kolejowych, np. brak sygnału końcowego, hamowanie pociągu itp. pracownik znajdujący się na szlaku powinien przekazać prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem oraz dyżurnym ruchu zarządcy infrastruktury na posterunkach ruchu przyległych do danego szlaku.
- Nawiązanie łączności odbywa się według zasad podanych w § 12.

Rozdział V POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 19

Sprawdzanie stanu urządzeń radiolączności

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem obejmując pracę na pojeździe zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić zewnętrzny stan urządzeń (plomby na poszczególnych zespołach, przewody połączeniowe, lampki sygnalizacyjne itp.) oraz ich kompletność,
 - 2) sprawdzić, czy ewentualne usterki w działaniu urządzeń radiolączności zgłoszone wcześniej zostały usunięte,
 - 3) sprawdzić prawidłowość działania urządzeń przez nawiązanie łączności z najbliższym radiotelefonem stacjonarnym lub przewoźnym z obu kabin sterowniczych, a wynik odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem, za podpisem i numerem statystycznym prowadzącego pojazd kolejowy z napędem.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem przyjmując pojazd od przekazującego zobowiązany jest:

- 1) uzyskać informacje od przekazującego pojazd o stanie urządzeń radiołączności,
 - 2) sprawdzić prawidłowość działania urządzeń przez nawiązanie łączności z najbliższym radiotelefonem stacjonarnym lub przewoźnym, a wynik odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem za podpisem.
 - 3) w razie przyjęcia pojazdu kolejowego z napędem z niesprawnymi urządzeniami radiołączności lub z zerwanymi plombami, odnotować to w książce pokładowej pojazdu z napędem, wpisując godzinę przyjęcia (podpisują przekazujący i przyjmujący pojazd),
 - 4) o niesprawnym działaniu urządzeń radiołączności prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest zawiadomić dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury tego posterunku ruchu, na którym obejmuje pracę, oraz Dyspozytora i postępować dalej według § 21.
3. Pracownik, któremu przydzielono do użytkowania radiotelefon przenośny zobowiązany jest sprawdzić:
- 1) stan rozładowania akumulatora radiotelefonu,
 - 2) stan przewodów połączeniowych, gniazd, przełączników, anteny,
 - 3) prawidłowość działania urządzenia.

§ 20

Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową

1. Pojazdy kolejowe z napędem wyposażone w urządzenia radiołączności pociągowej oraz system „Radio-stop” wjeżdżając na linie kolejowe zarządcy infrastruktury powinny mieć czynne i sprawne te urządzenia.
2. Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową polega na kontroli prawidłowego nadania i odbioru sygnału „ALARM”.
3. Radiotelefony zainstalowane w pojazdach kolejowych z napędem połączone są z układami nagłego hamowania, które zostają włączone samoczynnie w przypadku odebrania przez dany radiotelefon sygnału „ALARM” nadanego w sposób automatyczny.
4. Sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i instalacji systemu „Radio-stop” na pojazdach kolejowych z napędem dokonuje użytkujący dany pojazd.
5. Sprawdzenia radiotelefonu przewoźnego zainstalowanego na pojeździe kolejowym z napędem i instalacji systemu „Radio-stop” dokonuje się przy uruchomionym pojeździe i włączonym radiotelefonie, na kanale testowym w obu kabinach sterowniczych. Wyboru kanału testowego zależy od typu radiotelefonu dokonuje się zawsze poprzez ustawienie przełącznika kanałów na pozycji nr 10 lub na kanał oznaczony jako „Kanał 000”.
6. Sprawdzeń, o których mowa w ust. 4, użytkownicy dokonują według postanowień dokumentacji technicznej danego urządzenia.
7. Wynik sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i urządzeń systemu „Radio-stop” oraz kompletność plomb przewidzianych dla danego typu radiotelefonu powinny być wpisane do książki pokładowej pojazdu z napędem i potwierdzone przez sprawdzających podpisem i pieczętą.
8. Za sprawność działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop” oraz kompletność plomb przewidzianych dla danego typu radiotelefonu na pojazdach kolejowych z napędem odpowiada użytkujący dany pojazd.
9. Przewoźnicy kolejowi, którzy po raz pierwszy będą korzystać z linii kolejowych zarządcy infrastruktury podlegają jednorazowemu szkoleniu w zakresie procedury sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop”. Szkolenie przeprowadzają właściwe jednostki organizacyjne zarządcy infrastruktury na pojeździe kolejowym z napędem

wytypowanym przez przewoźnika kolejowego. Wyniki sprawdzenia odnotowuje się według ust. 7.

§ 21

Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek

1. Obowiązuje się bezpośrednich użytkowników radiotelefonów, w przypadku stwierdzenia uszkodzenia radiotelefonu, do wymiany radiotelefonu na sprawny oraz do podjęcia odpowiednich kroków naprawczych według wytycznych w następujących ustępach.
2. Dyspozytor otrzymuje od dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury informację w przypadku stwierdzenia uszkodzenia w obsługiwanym radiotelefonie.
Pojazdy kolejowe z napędem wyprawiane w kierunku posterunku ruchu, na którym zaistniało uszkodzenie urządzeń, otrzymują odpowiednią informację od Dyspozytora oraz od dyżurnych ruchu zarządcy infrastruktury na sąsiednich posterunkach ruchu.
3. Jeżeli usterka urządzeń radiołączności zaistniała na pojeździe kolejowym z napędem z dwuosobową obsadą, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien na najbliższym posterunku ruchu powiadomić o tym dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury i kontynuować jazdę.
Prowadzący pojazd kolejowy z napędem zapewnia również powiadomienie Dyspozytora, który zobowiązany jest do podjęcia bezzwłocznych działań dla naprawy (wymiany) urządzenia na pojeździe kolejowym z napędem w rejonie posterunku ruchu, na którym przewiduje się postój pociągu.
4. Jeżeli usterka zaistniała na pojeździe kolejowym z napędem z jednoosobową obsadą, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien zatrzymać pociąg na najbliższym posterunku ruchu i powiadomić o tym dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury.
Prowadzący pojazd kolejowy z napędem zapewnia również powiadomienie Dyspozytora, który zobowiązany jest do podjęcia bezzwłocznych działań dla naprawy (wymiany) urządzenia.
Dalsza jazda pociągu jest możliwa po dokonaniu naprawy radiotelefonu lub dostaniu pomocnika maszynisty albo innego pojazdu trakcyjnego ze sprawnym radiotelefonem.
5. Usterkę w działaniu urządzeń radiołączności na pojeździe kolejowym z napędem odnotowuje się w książce pokładowej pojazdu z napędem wpisując godzinę i minutę zaistnienia usterki i zgłoszenia dyżurnemu ruchu zarządcy infrastruktury.
6. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem po przyjeździe na bazę kolejową zgłasza Szefowi Działu Eksploatacji o niesprawności urządzeń radiołączności i odnotowuje usterkę w książce napraw pojazdu.
7. Dyspozytor Alza Cargo lub inny przedstawiciel przewoźnika kolejowego, który odebrał zgłoszenie o uszkodzeniu radiotelefonu, powinien odnotować je w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności i powiadomić o tym Szefa Działu Eksploatacji, który spowoduje dokonanie naprawy uszkodzonego radiotelefonu i naprawę odnotuje w dzienniku uszkodzeń urządzeń.
8. Prowadzący pojazd kolejowy odnotowuje naprawę w książce pokładowej pojazdu z napędem.

§ 22

Ładowanie akumulatorów do radiotelefonów przenośnych

1. Akumulatory zasilające radiotelefony przenośne muszą być eksploatowane zgodnie z zaleceniami producenta określonymi w instrukcjach obsługi danego typu urządzenia. Ładowanie akumulatorów zgodnie z wymaganiami instrukcji obsługi radiotelefonu należy do obowiązków użytkownika tego urządzenia.
2. Do ładowania akumulatorów należy wykorzystywać wyłącznie urządzenia ładujące przewidziane instrukcją obsługi danego radiotelefonu.

§ 23

Postępowanie z urządzeniami przy wysyłaniu pojazdów kolejowych z napędem do napraw

Pojazdy kolejowe z napędem z zainstalowanymi urządzeniami radiołączności pociągowej wysyła się do planowanych napraw okresowych do zakładów naprawczych:

1. z kompletną instalacją radiotelefoniczną,
2. z kompletnymi i sprawnymi technicznie urządzeniami radiołączności pociągowej.

§ 24

Odpowiedzialność pracowników za stan urządzeń

1. Odpowiedzialnymi materialnie za stan urządzeń radiołączności pociągowej, zabezpieczenie przed kradzieżą, zniszczeniem, itp. są:

- 1). maszynista pojazdu trakcyjnego – za urządzenia zainstalowane na pojeździe trakcyjnym, przez okres pełnienia służby na danym pojeździe trakcyjnym
- 2). kierownik warsztatu – za urządzenia zainstalowane na pojeździe trakcyjnym za okres pobytu pojazdu trakcyjnego w naprawie.
- 3). pracownik wyposażony w radiotelefon noszony – za urządzenie przydzielone do użytkowania
- 4). zakład naprawczy - za urządzenia zainstalowane na pojeździe trakcyjnym przez okres pobytu w zakładzie naprawczym.

2. Fakt przyjęcia (przekazania) urządzenia pod opiekę powinien być odnotowany:

- 1). W zakładach naprawczych taboru kolejowego, w protokole zdawczo – odbiorczym pojazdu trakcyjnego.

§ 25

Szkolenie pracowników

1. Personel służby telekomunikacji zobowiązany jest przeszkolić z zakresu obsługi urządzeń radiołączności pociągowej pracowników nadzoru służb wykonawczych, szczególnie należących do zespołu instruktorsko – kontrolerskiego.

2. Przeszkolenie powinno dotyczyć zasad obsługi oraz znajomości niniejszej instrukcji.

3. Zagadnienia związane z obsługą i eksploatacją urządzeń radiołączności pociągowej wchodzi w zakres pouczeń okresowych i doraźnych prowadzonych przez instruktorów – maszynistów.

