



# Instrukcja

o radiołączności pociągowej, manewrowej i drogowej

**TR-04**

Warszawa 2014

Regulacje wewnętrzne nadają się do stosowania w zakresie zapewnienia warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007r. nr 16, poz.94 z późn. zm.)

Właściciel:

**CARGOTOR Sp. z o.o.**

ul. Grójecka 17

02-021 Warszawa

Wszelkie prawa zastrzeżone

Publikacja, kopiowanie, dystrybucja, modyfikacja, wprowadzanie zmian, modyfikacja w celach komercyjnych całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody właściciela są zabronione.

## Spis treści

ROZDZIAŁ 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE .....	5
§ 1 Użyte w instrukcji określenia oznaczają .....	5
§ 2 Cel i zakres instrukcji .....	5
ROZDZIAŁ 2 RODZAJE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ .....	6
§ 3 Rodzaje radiołączności używanej w CARGOTOR Sp. z o.o. ....	6
§ 4 Radiołączność pociągowa .....	6
§ 5 Radiołączność manewrowa .....	6
§ 6 Radiołączność drogowa .....	7
§ 7 Przeznaczenie radiołączności pociągowej .....	7
ROZDZIAŁ 3 OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ .....	8
§ 8 Charakter sieci radiołączności pociągowej .....	8
§ 9 System wywołania selektywnego .....	8
§ 10 Opis i obsługa urządzeń .....	9
ROZDZIAŁ 4 ZASADY NAWIĄZYWANIA ŁĄCZNOŚCI .....	9
§ 11 Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych .....	9
§ 12 Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem .....	11
§ 13 Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu .....	11
§ 14 Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem .....	11
§ 15 Nawiązywanie łączności między pracownikami wyposażonymi w radiotelefony przenośne, a prowadzącym pojazd kolejowy z napędem lub dyżurnym ruchu .....	12
§ 16 Radiotelefoniczny system alarmowy .....	12
ROZDZIAŁ 5 WYKORZYSTYWANIE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ .....	14
§ 17 Zakres i zasady wykorzystywani a radiołączności pociągowej .....	14
§ 18 Wymiana informacji między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu .....	14
§ 19 Wymiana informacji między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem ...	15
§ 20 Wymiana informacji między prowadzącymi pojazd kolejowy z napędem znajdującymi się na szlaku .....	16
§ 21 Wymiana informacji między pracownikami znajdującymi się na szlaku, a prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem i dyżurnymi ruchu .....	16
ROZDZIAŁ 6 SPRAWDZANIE I UTRZYMANIE URZĄDZEŃ .....	17
§ 22 Sprawdzanie stanu urządzeń radiołączności .....	17
§ 23 Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową .....	18

§ 24 Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek .....	19
§ 25 Ładowanie akumulatorów do radiotelefonów przenośnych .....	20
§ 26 Postępowanie z urządzeniami przy wysyłaniu pojazdów kolejowych z napędem do napraw .....	20
ROZDZIAŁ 7 Postanowienia końcowe.....	20
TABELA ZMIAN .....	21

## ROZDZIAŁ 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

### § 1

#### Użyte w instrukcji określenia oznaczają

1. **Zarządca infrastruktury** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.
2. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.
3. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.
4. **Pojazd kolejowy z napędem** – pojazd wytwarzający siłę pociągową, np. pojazd trakcyjny, pojazd specjalny z napędem oraz pojazdy pomocnicze z napędem.
5. **Prowadzący pojazd kolejowy z napędem** – maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca drezyny lub wózka motorowego, lub maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej.
6. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne.
7. **Rozkaz** – informacja przekazywana przez dyżurnego ruchu drużynie pociągowej na ustalonym formularzu druku przy użyciu urządzeń łączności lub doręczana.

### § 2

#### Cel i zakres instrukcji

1. „Instrukcja o radiołączności pociągowej TR-04”, zwana dalej „instrukcją”, określa zasady posługiwania się sprzętem radiotelefonicznym użytkowanym w sieci radiołączności pociągowej, dla zapewnienia bezpiecznego i sprawnego ruchu kolejowego.
2. Do stosowania niniejszych zasad zobowiązani są:
  - 1) użytkownicy sieci radiołączności pociągowej na obszarze zarządzanym przez CARGOTOR Sp. z o.o.;
  - 2) pracownicy zatrudnieni na stanowiskach na których zainstalowane zostały urządzenia radiołączności pociągowej;
  - 3) pracownicy użytkujący radiotelefony przenośne dostosowane do pracy w sieci radiołączności pociągowej;
  - 4) pracownicy sprawujący nadzór w zakresie przestrzegania niniejszej instrukcji;
  - 5) pracownicy prowadzący szkolenia dla pracowników korzystających z sieci radiołączności.
3. Instrukcja zawiera:
  - 1) opis systemu radiołączności pociągowej,
  - 2) opis systemu radiołączności manewrowej,
  - 3) opis systemu radiołączności drogowej,
  - 4) zasady nawiązywania łączności radiowej,
  - 5) zakres wykorzystywania radiołączności pociągowej.

4. Zasady utrzymywania urządzeń radiołączności pociągowej oraz szkolenia personelu w zakresie obsługi tych urządzeń regulują odrębne przepisy.

## **ROZDZIAŁ 2**

### **RODZAJE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ**

#### **§ 3**

#### **Rodzaje radiołączności używanej w CARGOTOR Sp. z o.o.**

W celu realizacji zadań eksploatacyjnych CARGOTOR Sp. z o.o. wykorzystuje następujące rodzaje radiołączności:

- 1) radiołączność pociągowa – używana podczas wjazdu pociągów z torów zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na układ torowy administrowany przez CARGOTOR Sp. z o.o.,
- 2) radiołączność manewrowa – używana podczas wykonywania prac manewrowych na układzie torowym administrowanym przez CARGOTOR Sp. z o.o.,
- 3) radiołączność drogowa – używana w czasie wykonywania robót w układzie torowym administrowanym przez CARGOTOR Sp. z o.o.

#### **§ 4**

#### **Radiołączność pociągowa**

1. Stosowaną częstotliwością jest zakres stosowany dla danej lokalizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Przewoźnicy realizujący przewozy na styku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i CARGOTOR Sp. z o.o. zobowiązani są do dostosowania eksploatowanych urządzeń radiołączności na pojeździe kolejowym do wymogów przewidzianych w niniejszej instrukcji oraz w strukturach zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

#### **§ 5**

#### **Radiołączność manewrowa**

1. Radiołączność manewrowa obejmuje sieć radiołączności stosowanej w rejonach manewrowych zgodnie z podziałem uwzględnionym w regulaminach technicznych stacji.
2. Sieć manewrowa służy do zapewnienia bezpośredniej łączności podczas wykonywania prac manewrowych pomiędzy:
  - 1) posterunkiem nastawczym a pojazdem kolejowym przewoźnika,
  - 2) posterunkiem nastawczym a drużyną manewrową przewoźnika,
  - 3) drużyną manewrową przewoźnika a pojazdem kolejowym przewoźnika.
3. Łączność radiowa w sieci manewrowej prowadzona jest na przydzielonej dla danego rejonu manewrowego częstotliwości (kanale) podanej w regulaminie technicznym stacji.
4. Do radiołączności manewrowej wykorzystywane są następujące rodzaje radiotelefonów:
  - 1) radiotelefony stacjonarne instalowane na posterunkach nastawczych,
  - 2) radiotelefony przewoźne instalowane na pojazdach kolejowych przewoźnika,
  - 3) radiotelefony noszone przydzielone do użytkowania dla pracowników drużyn manewrowych przewoźnika.

5. Radiotelefony stacjonarne powinny posiadać obsadę kanałową umożliwiającą wyłącznie nawiązywanie łączności z pojazdami kolejowymi i pracownikami drużyn manewrowych wykonującymi prace manewrowe w nadzorowanych rejonach manewrowych.
6. Pojazdy (trakcyjne) kolejowe przewoźnika powinny być wyposażone w radiotelefony przewoźne z obsadą kanałową umożliwiającą nawiązanie łączności z wszystkimi posterunkami, na których wykonują prace manewrowe.
7. Radiotelefony noszone powinny być wyposażone w miarę możliwości technicznych w kanały wszystkich sieci manewrowych wykorzystywanych w rejonach manewrowych, na których wykonywane są prace manewrowe.

## **§ 6**

### **Radiołączność drogowa**

1. Radiołączność drogowa wykorzystywana jest podczas wykonywania prac na torach czynnych i robót torowych wykonywanych podczas zamknięć torowych na terenie administrowanym przez CARGOTOR Sp. z o.o.
2. Sieć drogowa służy do zapewnienia bezpośredniej łączności pomiędzy:
  - 1) posterunkiem nastawczym i pracownikiem wykonującym obowiązki w torach czynnych lub kierownikiem robót wykonywanych na układzie torowym administrowanym przez CARGOTOR Sp. z o.o.,
  - 2) posterunkiem nastawczym i pojazdami kolejowymi wykonującymi roboty na terenie administrowanym przez CARGOTOR Sp. z o.o.,
  - 3) pracownikiem wykonującym obowiązki w torach czynnych lub kierownikiem robót i pojazdami kolejowymi wykonującymi roboty na układzie torowym administrowanym przez CARGOTOR Sp. z o.o.
3. W radiołączności drogowej wykorzystywane są radiotelefony stacjonarne, przewoźne i noszone.
4. W radiołączności drogowej wykorzystywana jest jedna częstotliwość (kanał) dla całego układu torowego.
5. Pojazdy kolejowe i kierownicy robót obowiązani są we własnym zakresie wyposażyć się w sprzęt dostosowany do współpracy z posterunkami nastawczymi administrowanymi przez CARGOTOR Sp. z o.o.

## **§ 7**

### **Przeznaczenie radiołączności pociągowej**

1. Radiołączność pociągowa przeznaczona jest do zapewnienia łączności między:
  - 1) dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem,
  - 2) dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków ruchu – w przypadku wystąpienia całkowitej przerwy w łączności przewodowej lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
  - 3) prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem znajdującymi się na tym samym szlaku,
  - 4) pracownikami dokonującymi obchodu torów, a prowadzącym pojazd kolejowy z napędem jadącym po danym szlaku lub między pracownikami dokonującymi obchodu i dyżurnymi ruchu posterunków ruchu ograniczających dany szlak – wyłącznie w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub zdarzeń kolejowych (poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych),

- 5) obsługą stanowiska terminalowego urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem,
2. Łączność bezpośrednią między prowadzącym pojazd kolejowy 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. W radiotelefony przenośne sieci pociągowej mogą być wyposażeni uprawnieni pracownicy ds. telekomunikacji kolejowej zarządcy infrastruktury dla potrzeb nadzoru i kontroli tej sieci oraz pracownicy drużyn trakcyjnych, konduktorskich i manewrowych.
4. W radiotelefony przewoźne powinny być wyposażone pojazdy kolejowe z napędem:
  - 1) pojazdy trakcyjne,
  - 2) drezyny do pomiaru geometrii toru,
  - 3) pojazdy szynowe – drogowe.
5. Włączanie do sieci radiołączności pociągowej innych użytkowników niż wymienieni w ust. 1 i 3 jest zabronione.
6. Na wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy posterunkach ruchu wszystkie rozmowy radiotelefoniczne prowadzone w sieci radiołączności pociągowej są rejestrowane przez rejestratory rozmów.

### **ROZDZIAŁ 3**

#### **OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ**

##### **§ 8**

##### **Charakter sieci radiołączności pociągowej**

1. Sieć radiołączności pociągowej jest siecią łączności dwukierunkowej, simpleksowej z selektywnym wywołaniem grupowym.
2. Zasada pracy simpleksowej wyklucza możliwość jednoczesnego nadawania i odbierania informacji.
3. Urządzenia sieci radiołączności pociągowej zapewniają łączność między urządzeniami ruchomymi (przewoźnymi i przenośnymi) i stacjonarnymi lub między dwoma urządzeniami ruchomymi.
4. Dla sieci radiołączności 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”. Miejsce zmiany i obowiązujący numer kanału radiowego na linii kolejowej określa wskaźnik W 28.

##### **§ 9**

##### **System wywołania selektywnego**

1. Stosownie do zastosowanego systemu wywołania, użytkownicy sieci radiołączności pociągowej dzielą się na grupy, a mianowicie:



- 1) prowadzący pojazdy kolejowe z napędem, pracownicy dokonujący obchodu torów i drużyny konduktorskie – zwani pierwszą grupą użytkowników,
  - 2) dyżurni ruchu posterunków ruchu, 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 wywołanie żądanego abonenta. Samo wywoływanie głosem bez uprzedniego wysłania sygnału wywoławczego nie pozwoli na nawiązanie łączności z żądanym abonentem.

## **§ 10**

### **Opis i obsługa urządzeń**

1. W sieci radiołączności pociągowej stosowane są następujące urządzenia radiotelefoniczne:
  - 1) radiotelefon stacjonarny, instalowany w pomieszczeniach:
    - a) dyżurnych ruchu na posterunkach następczych oraz radiotelefony rozmieszczone wzdłuż linii kolejowych obsługiwane zdalnie przez dyżurnego ruchu,
    - 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 4**

### **ZASADY NAWIĄZYWANIA ŁĄCZNOŚCI**

## **§ 11**

### **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 § 9 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) podczas wykonywania prac manewrowych przy wykorzystaniu radiołączności manewrowej należy stosować następujące znaki wywoławcze:
  - a) dla posterunków nastawczych – „Nastawnia” oraz skrócona nawa nastawni lub „Posterunek” oraz numer posterunku.
  - b) dla pojazdów kolejowych przewoźnika – „Lokomotywa” oraz numer boczny lokomotywy.
  - c) dla drużyn manewrowych przewoźnika – „Ustawiacz” oraz nazwisko użytkującego radiotelefon pracownika lub „Manewrowy” oraz nazwisko użytkującego radiotelefon pracownika.
- 6) po usłyszeniu w głośniku sygnału wywołania selektywnego i skierowanego do „siebie” wołania głosem należy:
  - a) zdjąć mikrofon z zaczepu,
  - b) przycisnąć przycisk mikrofonowy obowiązkowo odpowiedzieć na wywołanie.
5. 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.
6. Przez cały czas mówienia do mikrofonu, przycisk mikrofonowy musi być przyciśnięty.
7. 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”.
8. Odbierający informację po usłyszeniu słowa „odbiór” przyciska przycisk mikrofonowy i potwierdza odebraną informację.
9. Odebrany za pośrednictwem radiotelefonu meldunek powinien być:
  - 1) potwierdzony – gdy było nadane słowo „odbiór”, np. w sposób następujący:  
„Tu dyżurny ruchu stacji Małaszewicze MsC, meldunek zrozumiałem”,
  - 2) powtórzony – gdy było nadane żądanie powtórzenia meldunku np. w sposób następujący:  
„Tu dyżurny ruchu stacji Małaszewicze MsC, powtarzam meldunek”.
10. Natężenie siły głosu można regulować wg uznania przez odpowiednie ustawienie przełącznika regulacji siły głosu na płycie czołowej manipulatora.
11. Zabrania się użytkownikowi wyłączenia radiotelefonu w czasie pełnienia dyżuru.

## **§ 12**

### **Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem**

1. Dyżurny ruchu po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 11 ust. 4, a następnie wywołuje prowadzącego pojazd kolejowy z napędem, np. w sposób: „Pociąg 4501 , tu Małaszewicze MsC, zgłoś się – odbiór”.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie: „Małaszewicze MsC, tu pociąg 4501 , zgłaszam się – odbiór”.
3. Po nawiązaniu łączności prowadzi się wymianę informacji według zasad podanych w § 11.
4. Jeżeli na stacji jest dwóch lub więcej dyżurnych ruchu lub dyspozytorów wyposażonych w radiotelefony łączności pociągowej, przy podawaniu nazwy stacji, należy tę stację uzupełnić skrótem nastawni, np.: „Małaszewicze MsC ”.

## **§ 13**

### **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 § 11 ust. 4, a następnie wywołuje dyżurnego ruchu żadanego posterunku, np. w sposób: „Małaszewicze MsC, tu pociąg 4501 , zgłoś się – odbiór”.
2. Dyżurny ruchu słysząc skierowane do siebie wywołanie zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np.: „Pociąg 4501 , tu Małaszewicze MsC, zgłaszam się – odbiór”.
3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 11.

## **§ 14**

### **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 § 11 ust. 4, a następnie wywołuje żądany pojazd kolejowy z napędem w sposób np. „Pociąg jadący po torze 1 szlaku Małaszewicz Magdalenka, tu pociąg , 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 , zgłaszam się – odbiór”.
3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 11.

## **§ 15**

### **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 w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Pracownik dysponujący radiotelefonem przenośnym po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 11 ust. 4, a następnie wywołuje pojazd kolejowy z napędem lub dyżurnego ruchu według zasad obowiązujących dla wywołania alarmowego.
3. Drużyna konduktorska może nawiązywać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem w celu:
  - 1) wymiany informacji,
  - 2) konieczności wezwania do najbliższej stacji pomocy (policja, pogotowie itp.),
  - 3) podania sygnału „Gotów do odjazdu” (w zespołach trakcyjnych i wagonach silnikowych).  
W tym celu należy postępować zgodnie z zasadami podanymi w § 11.

## **§ 16**

### **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 (kanał nr 8 w radiotelefonach przewoźnych, kanał nr 2 w radiotelefonach stacjonarnych) w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z najbliższym dyżurnym ruchu.
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 o przyczynie nadania sygnału „ALARM”. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym. Dyżurny ruchu o zaistniałym fakcie powinien natychmiast powiadomić dyspozytora.
10. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM” dyżurny ruchu odnotowuje w dzienniku ruchu przez całą szerokość strony w następujący sposób:  
„O godz. .... min. ... .. nadano (usłyszano) sygnał „ALARM”.
11. Dyspozytor zarządcy infrastruktury na podstawie odebranych od dyżurnych ruchu zawiadomień, określa obszar zagrożenia i do czasu wyjaśnienia sytuacji, za pośrednictwem dyżurnych ruchu, wstrzymuje ruch pociągów jadących w kierunku zagrożonego obszaru.
12. 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, według zasad określonych „Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów”.
13. Po ustaleniu miejsca i przyczyny nadania sygnału „ALARM”, dyspozytor zarządcy infrastruktury w zależności od powstałej sytuacji, wydaje dyspozycje dotyczące dalszego prowadzenia ruchu pociągów.
14. Po przywróceniu ruchu na szlakach objętych sygnałem „ALARM”, dyżurni ruchu wpisują w dzienniku ruchu przez całą szerokość strony następującą treść:  
„O godz. .... min. .... przywrócono normalny ruch pociągów (lub z odpowiednimi obostrzeniami)”.
15. Wszystkie rozmowy prowadzone między dyspozytorem zarządcy infrastruktury, a dyżurnymi ruchu oraz między dyżurnymi ruchu i prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem oraz drużyną konduktorską, dyżurni ruchu odnotowują w dzienniku telefonicznym – jeżeli nie są rejestrowane samoczynnie.
16. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM”, jak również wszystkie otrzymane w związku z tym dyspozycje dyżurnego ruchu, podlegają odnotowaniu przez pracowników podmiotów gospodarczych korzystających z infrastruktury kolejowej w dokumentach określonych przez te podmioty.
17. Fakt użycia w radiotelefonie przycisku „ALARM” powinien być odnotowany przez dyżurnego ruchu w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności, a 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 uprawnionym pracownikom.

18. Wszystkie pojazdy trakcyjne z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej muszą być wyposażone w urządzenia systemu „Radio-stop”.

## **ROZDZIAŁ 5**

### **WYKORZYSTYWANIE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ**

#### **§ 17**

##### **Zakres i zasady wykorzystywani a radiołączności pociągowej**

1. Urządzenia radiołączności pociągowej mogą być wykorzystane do przekazywania rozkazów i innych informacji, zgodnie z postanowieniami „Instrukcji 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 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 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 o prowadzeniu ruchu pociągów” wymagają przekazywania ich za pomocą doręczonych rozkazów.
6. Jeżeli w pociągu jest więcej czynnych pojazdów trakcyjnych, dyżurny ruchu przekazuje rozkazy prowadzącemu pierwszy pojazd kolejowy z napędem.
7. W czasie całkowitej przerwy w łączności przewodowej, urządzenia radiołączności pociągowej mogą być czasowo wykorzystywane do zapowiadania pociągów według zasad określonych „Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów”.

#### **§ 18**

##### **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 sygnał „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, powtórzyć wskazania semafora i zapytać o dyspozycje.

Rozmowy powinny być prowadzone według następujących przykładów:

- 1) prowadzący pojazd kolejowy z napędem:  
„Małaszewicze MsC, tu pociąg 54780 – semafor jest na stój, czy są dyspozycje – odbiór”,
  - 2) dyżurny ruchu:  
„Tu Małaszewicze MsC dla pociągu 54780 semafor jest na stój, postój około 5 minut, odbiór”  
lub  
„Tu Małaszewicze MsC, 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 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.
  4. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi, że pociąg minął obsługiwany semafor wskazujący sygnał „Stój” obowiązany jest natychmiast zatrzymać pociąg w systemie alarmowym (§ 17) albo przy użyciu innych dostępnych środków.
  5. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem może przekazać dyżurnemu ruchu posterunku ruchu, w którego zasięgu znajduje się, informację przeznaczoną dla dyspozytora przewoźnika kolejowego.
  6. 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, w celu upewnienia się o prawidłowym działaniu urządzeń radiołączności pociągowej.

## **§ 19**

### **Wymiana informacji między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem**

1. Dyżurny ruchu 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 § 18 ust. 1.
2. Dyżurny ruchu 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 (jeżeli sam nie może nawiązać łączności z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem) lub dyżurnym ruchu, przekazuje treść informacji dyspozytorowi, który powinien zobowiązać 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. W przypadku, gdy dyżurny ruchu odbierze informację o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub wezwaniu o pomoc (pogotowie, Policja, Straż Ochrony Kolei itp.), powinien natychmiast podjąć wszelkie środki, stosownie do obowiązujących instrukcji oraz powiadomić o tym dyspozytora.
5. Jeżeli odebrana z pociągu informacja ma być przekazana do wiadomości dyspozytorowi lub przedstawicielowi przewoźnika kolejowego, dyżurny ruchu przekazuje ją za pośrednictwem dyspozytora zarządcy infrastruktury.
6. W przypadku otrzymania informacji, o których mowa w § 18 ust. 1 dyżurny ruchu – o ile istnieje taka potrzeba – powinien ją przekazać prowadzącym pojazd kolejowy z napędem znajdującym się na danym szlaku za pojazdem kolejowym z napędem, od którego otrzymał informację, jak również pojazdom kolejowym z napędem jadącym po sąsiednim torze, udzielając przy tym niezbędnych wskazówek dotyczących koniecznego postępowania. Pojazdom kolejowym z napędem wyprawianym na taki szlak – jeżeli i nie ma przeciwwskazań do wyprawienia – informacje te należy przekazać przez radiotelefon lub odpowiednim rozkazem, (jeżeli postanowienia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów” tego wymagają).

## **§ 20**

### **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 § 14. Jeżeli numer pojazdu kolejowego z napędem lub numer pociągu jest nieznan, 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”.

## **§ 21**

### **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 może być dokonywane przez pracowników wymienionych w § 7 ust. 1 pkt 4.
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 posterunków 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 posterunków ruchu przyległych do danego szlaku. Nawiązanie łączności odbywa się według zasad podanych w § 15.

## **ROZDZIAŁ 6**

### **SPRAWDZANIE I UTRZYMANIE URZĄDZEŃ**

#### **§ 22**

#### **Sprawdzanie stanu urządzeń radiołączności**

1. Dyżurny ruchu obejmujący dyżur zobowiązany jest:
  - 1) sprawdzić stan zewnętrzny urządzeń radiotelefonicznych oraz współpracujących z nimi urządzeń, np. rejestrator (plomby na poszczególnych zespołach, przewody połączeniowe, lampki diody sygnalizacyjne, wyświetlacze itp.),
  - 2) sprawdzić działanie urządzenia przez nawiązanie łączności z sąsiednim posterunkiem ruchu lub uprawnionymi pracownikami,
  - 3) odnotować wynik sprawdzenia w dzienniku telefonicznym (R-138).
2. 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 radiołączności zgłoszone wcześniej zostały usunięte,
  - 3) sprawdzić prawidłowość działania urządzeń przez nawiązanie łączności z najbliższym radiotelefonem stacjonarnym lub przewoźnym, np. z dyżurnym ruchu, pojazdem kolejowym z napędem z obu kabin sterowniczych, a wynik odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, za podpisem prowadzącego pojazd kolejowy z napędem.
3. 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 (z dyżurnym ruchu, pojazdem kolejowym z napędem), a wynik odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego 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 kolejowego 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 tego posterunku ruchu, na którym obejmuje pracę.
4. 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 przez nawiązanie łączności z posterunkiem ruchu, prowadzącym pojazd kolejowy z napędem lub uprawnionym pracownikiem obsługi, a wynik sprawdzenia odnotować w książce zdania i przyjęcia dyżuru za podpisem osoby zdającej i przyjmującej dyżur.

## **§ 23**

### **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 systemu „Radio-stop” w radiotelefonach stacjonarnych zainstalowanych na posterunkach ruchu dokonuje zarządca infrastruktury.
5. Sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i instalacji systemu „Radio-stop” na pojazdach kolejowych z napędem dokonuje użytkujący dany pojazd.
6. 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, a w przypadku pociągu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych – tylko w kabinach czołowych lub mogących być czołowymi według planu obiegu składu. 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”.
7. Sprawdzeń, o których mowa w ust. 4 i 5, użytkownicy dokonują według postanowień przepisów wewnętrznych.
8. Wynik sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i urządzeń systemu „Radio-stop” oraz kompletności plomb przewidzianych dla danego typu radiotelefonu, powinien być wpisany do książki pokładowej pojazdu kolejowego z napędem i potwierdzony przez sprawdzających podpisem.
9. 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.
10. 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 zgodnie z ust. 8.

## § 24

### Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek

1. Dyżurny ruchu w przypadku stwierdzenia uszkodzenia w obsługiwanym radiotelefonie powinien:
  - 1) dokonać odpowiedniego zapisu w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności (R-366)
  - 2) zawiadomić o uszkodzeniu, dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków ruchu lub wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury.

Dyżurni ruchu sąsiednich posterunków ruchu o zaistniałym uszkodzeniu powinni zawiadomić radiotelefontycznie pojazdy kolejowe z napędem wyprawiane w kierunku posterunku ruchu, na którym zaistniało uszkodzenie urządzeń.

2. 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 i kontynuować jazdę. Dyżurny ruchu zobowiązany jest powiadomić o tym dyspozytora zarządcy infrastruktury. Dyspozytor powiadamia wszystkich dyżurnych ruchu na odcinku, dyspozytora sąsiedniego odcinka i dyspozytora przewoźnika kolejowego, 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.
3. Jeżeli usterka zaistniała na pojeździe kolejowym z napędem z jednoosobową obsadą, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien zatrzymać pociąg na najbliższym posterunku ruchu, powiadomić o tym dyżurnego ruchu. W przypadku pociągu towarowego lub pojazdu kolejowy z napędem jadący luzem – dalsza jazda jest możliwa po dokonaniu naprawy radiotelefonu lub dostaniu pomocnika maszynisty albo innego pojazdu trakcyjnego ze sprawnym radiotelefonem,
4. W przypadkach wymienionych w pkt 1, 2 (gdy dalsza jazda odbywać się będzie z uszkodzonym radiotelefonem) – dyżurny ruchu i dyspozytor postępują według postanowień ust. 2.
5. Usterkę w działaniu urządzeń radiołączności na pojeździe kolejowym z napędem, odnotowuje się w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem wpisując godzinę i minutę zaistnienia usterki i zgłoszenia dyżurnemu ruchu. Dyżurny ruchu zgłoszenie prowadzącego pojazd kolejowy z napędem wpisuje w dzienniku telefonicznym (R-138).
6. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem po przyjeździe do jednostki macierzystej zgłasza dyspozytorowi fakt niesprawności urządzeń radiołączności i odnotowuje usterkę w książce napraw pojazdu.
7. Dyspozytor lub przedstawiciel przewoźnika kolejowego, który odebrał zgłoszenie o uszkodzeniu radiotelefonu, powinien odnotować je w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności (R-366) i powiadomić o tym personel utrzymania urządzeń radiołączności.
8. Pracownik utrzymania urządzeń radiołączności zobowiązany jest po dokonanej naprawie radiotelefonu stacjonarnego wnieść odpowiedni zapis do dziennika uszkodzeń urządzeń łączności (R-366), a po naprawie radiotelefonu przewoźnego zainstalowanego na pojeździe trakcyjnym, w książce pokładowej pojazdu z napędem.
9. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia radiotelefonu, bezpośredni użytkownik zobowiązany jest wymienić go na sprawny w macierzystej jednostce organizacyjnej.

## **§ 25**

### **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.

## **§ 26**

### **Postępowanie z urządzeniami przy wysyłaniu pojazdów kolejowych z napędem do napraw**

1. 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.

## **ROZDZIAŁ 7**

### **Postanowienia końcowe**

1. Użytkowane zakresy częstotliwości w sieci radiołączności manewrowej i drogowej są administrowane przez CARGOTOR Sp. z o.o. i używane są dla przewoźników w ramach zapewnienia dostępu do układu torowego administrowanego przez CARGOTOR Sp. z o.o.
2. Wyposażenie pojazdów kolejowych i drużyn manewrowych przewoźnika w dostosowane do właściwych stosowanych częstotliwości radiotelefony należy do obowiązków przewoźnika.
3. Jeżeli na pojeździe brak jest radiotelefonów przewoźnych dostosowanych do właściwych stosowanych w danych rejonach częstotliwości warunkowo za zgodą Naczelnika Działu Ruchu Kolejowego dopuszcza się wyposażenie pojazdu w radiotelefon przenośny.
4. Na układzie torowym CARGOTOR Sp. z o.o. w lokalizacjach, których nie przewidziano posterunków nastawczych administrowanych przez CARGOTOR Sp. z o.o. używane są sieci radiołączności manewrowej i drogowej będące w zarządzaniu Zarządcy obsługującego dany układ torowy.

## TABELA ZMIAN

Lp.	Zmiana wynika z wewnętrznego aktu normatywnego			Zmiana dotyczy §	Zmiana obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wprowadzającego zmianę
	Rodzaj aktu (uchwała, decyzja)	Nr	Data			