

**Uchwała nr 294/2009
Zarządu PKP CARGO S.A.
z dnia 02 czerwca 2009 r.**

w sprawie: wprowadzenia do stosowania w PKP CARGO S.A. „Instrukcji o użytkowaniu radiołączności pociągowej Ct-10”.

Na podstawie § 13 ust. 2 Statutu PKP CARGO S.A. oraz § 10 pkt 20 Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A., a także w związku z Uchwałą Nr 171/2009 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 07 kwietnia 2009r., Zarząd PKP CARGO S.A. uchwała co następuje:

§ 1

Wprowadza do stosowania w PKP CARGO S.A. „Instrukcję o użytkowaniu radiołączności pociągowej Ct-10” (zwaną dalej „Instrukcją Ct-10”), stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Zobowiązuje Dyrektora Biura Kierowania Przewozami Centrali Spółki do wydania tekstu „Instrukcji Ct-10”, jako oddzielnego wydawnictwa i jej dystrybucji według ustalonego rozdzielnika.

§ 3

Nadzór nad realizacją niniejszej uchwały powierza Członkowi Zarządu ds. Eksploatacyjnych PKP CARGO S.A.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia, a obowiązuje od dnia 15.06. 2009 r.

PREZES ZARZĄDU

Wojciech Balczun

Rozdzielnik:

C, CF, CH, CE, CP, CR,
CCZ, CCR, CPP, CEM, CET, CCK,
Zakłady Spółki.

Wypis sporządził

.....
.....

Załącznik do Uchwały Nr 294/2009
Zarządu PKP CARGO S.A.
z dnia 02 czerwca 2009 r.

PKP CARGO Spółka Akcyjna

**INSTRUKCJA
o użytkowaniu urządzeń
radiołączności pociągowej**

Ct-10



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.)

SPIS TREŚCI

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

12

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i znajomość instrukcji

1. „Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ct-10”, zwana dalej „instrukcją”, określa zasady postępowania się sprzętem radiotelefonicznym użytkowanym w sieci radiołączności pociągowej, dla zapewnienia bezpiecznego i sprawnego ruchu kolejowego.
2. Pracownicy korzystający z sieci radiołączności pociągowej są zobowiązani:
 - 1) na obszarze działania PKP CARGO S.A. – do stosowania postanowień niniejszej instrukcji,
 - 2) na obszarze linii kolejowych nie zarządzanych przez PKP CARGO S.A. – do stosowania właściwych w tym zakresie instrukcji zarządcy infrastruktury.
3. 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 zajmujących się szkoleniem, kontrolą lub nadzorem w zakresie przestrzegania postanowień niniejszej instrukcji.

§ 2

Znaczenie terminów użytych w instrukcji

Pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.

Pojazd kolejowy z napędem – pojazd wytwarzający siłę pociągową, np. pojazd trakcyjny, pojazd specjalny z napędem oraz pojazdy pomocnicze z napędem.

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.

Przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne.

Rozkaz – informacja przekazywana przez dyżurnego ruchu drużynie pociągowej na ustalonym formularzu druku przy użyciu urządzeń łączności lub doręczana.

Zarządca infrastruktury – podmiot gospodarczy wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

§ 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 radiołączności pociągowej

1. Radiołączność pociągowa przeznaczona jest do zapewnienia łączności między:
 - 1) dyspozytorem, 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,
 - 6) drużyną konduktorską i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem,
 - 7) drużyną konduktorską, a dyżurnym ruchu - w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych oraz potrzeby skomunikowania pociągów pasażerskich.
2. Dyspozytorzy PKP CARGO S.A. lub zarządcy infrastruktury mogą w razie potrzeb nawiązać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem za pośrednictwem dyżurnych ruchu. 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 szynowo – 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 II
OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI
POCIĄGOWEJ

§ 5

Charakter sieci radiołaczności pociągowej

1. Sieć radiołaczności pociągowej jest siecią łączności dwukierunkowej, simpleksowej z selektywnym wywołaniem grupowym.
2. Zasada pracy simpleksowej wyklucza możliwość jednoczesnego nadawania i odbierania informacji.
3. Urządzenia sieci radiołaczności pociągowej zapewniają łączność między urządzeniami ruchomymi (przewoźnymi i przenośnymi) i stacjonarnymi lub między dwoma urządzeniami ruchomymi.
4. Dla sieci radiołaczności 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.

§ 6

System wywołania selektywnego

1. Stosownie do zastosowanego systemu wywołania, użytkownicy sieci radiołaczności 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 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 radiołaczności 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,
 - c) dyspozytury przewoźnika,
 - 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) znakami wywoławczymi dla radiotelefonów stacjonarnych są nazwy; posterunków ruchu, dla stanowiska terminalowego urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru - „kontrolny” uzupełniony nazwą miejscowości, w której się znajduje, dla dyspozytora przewoźnika „dyspozytor CARGO” uzupełniony nazwą miejscowości, w której się znajduje dla radiotelefonów przewoźnych - numery pociągów, a dla radiotelefonów przenośnych odpowiednie hasła słowne i cyfrowe. Przykład: Nastawnia dysponująca Łuków ma znak wywoławczy „Łuków”, pociąg nr 1215 ma znak wywoławczy

„Pociąg 1215”, kierownik pociągu ma znak wywoławczy „Kierownik ...” uzupełniony numerem pociągu,

- 6) po usłyszeniu w głośniku sygnału wywołania selektywnego i skierowanego do „siebie” wołania głosem należy:
 - a) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - b) przycisnąć przycisk mikrofonowy i 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 Kozuby, meldunek zrozumiałem*”,
 - 2) powtórzony - gdy było nadane żądanie powtórzenia meldunku np. w sposób następujący: „*Tu dyżurny ruchu stacji Kozuby, 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 wyłączania radiotelefonu w czasie pełnienia dyżuru.

§ 9

Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu lub dyspozytorem przewoźnika i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem

1. Dyżurny ruchu (dyspozytor), 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.

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.: „Bydgoszcz Główna BGA”.

§ 10

Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu lub dyspozytorem

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 (dyspozytora) żadanego posterunku, np. w sposób: „Kozuby, tu pociąg 5404, zgłoś się - odbiór” lub „Bydgoszcz Główna BGA, tu pociąg 5404, zgłoś się – odbiór”.
2. Dyżurny ruchu (dyspozytor) słysząc skierowane do siebie wywołanie zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np.: „Pociąg 5404, tu Kozuby, 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 Kozuby - 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 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 § 8 ust. 4, a następnie wywołuje pojazd kolejowy z napędem lub dyżurnego ruchu według zasad obowiązujących dla wywołania alarmowego.

3. Drużyna konдукtorska 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 § 8.

W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub potrzeby skomunikowania pociągów pasażerskich drużyna konдукtorska może nawiązać łączność bezpośrednio z dyżurnym ruchu.

§ 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 samo czynnie.

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 IV WYKORZYSTYWANIE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ

§ 14

Zakres i zasady wykorzystywania 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”.

§ 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 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:

„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,
odbior”,*

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 (§ 13) 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.

§ 16

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 § 14 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 wezwanie 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 § 15 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 nie ma przeciwwskazań do wyprawienia - informacje te należy przekazać przez radiotelefon lub odpowiednim rozkazem (jeżeli postanowienia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów” tego wymagają).

§ 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 może być dokonywane przez pracowników wymienionych w § 4 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 § 12.

Rozdział V
SPRAWDZANIE I UTRZYMANIE URZĄDZEŃ

§ 19

Sprawdzanie stanu urządzeń radiołączności

1. Dyżurny ruchu (dyspozytor PKP CARGO S.A.) obejmujący dyżur zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić stan zewnętrzny urządzeń radiotelefonicznych oraz współpracujących z nimi urządzeń, np. rejestrator (plomby na poszczególnych zespołach, przewody połączeniowe, lampki i 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.
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.

§ 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 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 według ust. 8.

§ 21

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,
- 2) zawiadomić o uszkodzeniu dyspozytora, 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. Dyspozytor PKP CARGO S.A. w przypadku stwierdzenia uszkodzenia w obsługiwanym radiotelefonie powinien zawiadomić o tym fakcie wyznaczonych pracowników.

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 i kontynuować jazdę. Dyżurny ruchu zobowiązany jest powiadomić o tym dyspozytora. 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.

4. 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 i jeżeli jest to:

- 1) pociąg pasażerski - wezwać do kabiny kierownika pociągu i kontynuować jazdę,
- 2) pociąg towarowy lub pojazd kolejowy z napędem jadący luzem - dalsza jazda jest możliwa po dokonaniu naprawy radiotelefonu lub dosłaniu pomocnika maszynisty albo innego pojazdu trakcyjnego ze sprawnym radiotelefonem,

W przypadkach wymienionych w pkt 1, 2 (gdy dalsza jazda odbywać się będzie z uszkodzonym radiotelefonem) - dyżurny ruchu i dyspozytor postępują według postanowień ust. 3.

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.

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 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, a po naprawie radiotelefonu przwoźnego 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.

§ 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.

