



REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

PGE Energetyka Kolejowa S.A.

Oddział w Warszawie – Paliwa
ul. Chłopickiego 52, 04- 275 Warszawa

Stacja Paliw
Wrocław Główny
EPS 20

Regulamin sporządzono w 4 jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera 32 stron

UZGODNIENIA :

Przedstawiciel Zarządcy infrastruktury:

Hroćów 30.08.2023

(miejsowość, data)


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
WE WROCŁAWIU
50-525 Wrocław Dąbki 13
z up.

Janusz Mądry
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych

(pieczęć i podpis)

ZATWIERDZIŁ:

Warszawa 06.09.2023

(miejsowość, data)

Dyrektor Oddziału

Maciej Kiersnowski

(pieczęć i podpis)

Regulamin obowiązuje od dnia zatwierdzenia przez Dyrektora Zakładu PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział w Warszawie - Paliwa

Spis treści

ROZDZIAŁ I. POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	7
1. BOCZNICA KOLEJOWA.....	7
1.1. NAZWA I LOKALIZACJA	7
1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA	7
1.3. TORY DOJAZDOWE.....	7
1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	7
1.5. STATUS BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	7
2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ	7
2.1. NAZWA I SIEDZIBA.....	7
2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ.....	7
3. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU.....	8
4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	8
5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE	8
5.1. PRZEPISY WŁASNE.....	8
5.2. PRZEPISY INNEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	8
5.3. PRZEPISY PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO	8
ROZDZIAŁ II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ	9
1. TORY.....	9
2. ROZJAZDY, SKRZYŻOWANIA TORÓW.....	9
3. OBROTNICE, SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE	10
4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	10
5. PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA	10
6. WAGI WAGONOWE	10
7. INNE URZĄDZENIA.....	10
8. BRAMY KOLEJOWE	10
9. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM....	10
10. POSTERUNKI TECHNICZNE	11
11. SYGNALIZATORY, WSKAŹNIKI I TABLICE	11
12. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	11

ROZDZIAŁ III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO11

1. OKRĘGI NASTAWCZE11
2. REJONY MANEWRÓW BOCZNICY KOLEJOWEJ.....11
3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI12
4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z
INFRASTRUKTURĄ STYCZNĄ12
5. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU12
6. POZWOLENIE NA JAZDĘ12

ROZDZIAŁ IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ13

1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU13
2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWRÓW PO TORACH BOCZNICY
KOLEJOWEJ13
3. MANEWRY PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA13
4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY13
5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO
INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ14

ROZDZIAŁ V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWRÓW...14

1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW.....14
2. TABOR KOLEJOWY PRZEZNACZONY DO OBSŁUGI BOCZNICY
KOLEJOWEJ14
3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE14
4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE14
5. OBSADA DRUŻYN MANEWRÓW I ICH WYPOSAŻENIE14
6. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW12
7. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE
MANEWRÓW14
8. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM.....14

ROZDZIAŁ VI. ORGANIZACJA PRACY MANEWRÓW15

1. WJAZD POJAZDÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ15
2. WYJAZD POJAZDÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ15
3. WAŻENIE WAGONÓW15
4. PLANOWANIE PRACY MANEWRÓW15
5. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW15

ROZDZIAŁ VII. OBSŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH.....16

1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH ...16
2. PRZYJMOWANIE SAMOCHODÓW-CYSTERN NA PUNKTACH ZDAWCZO-
ODBIORCZYCH16
3. URZĄDZENIA ROZŁADUNKOWE16
4. CZYNNOSCI ŁADUNKOWE16

5. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH..16
6. TANKOWANIE PALIWA Z CYSTERN SAMOCHODOWYCH DO ZBIORNIKA
NA BOCZNICY.....16

ROZDZIAŁ VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE17

1. OPIS TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....17
2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY
KOLEJOWEJ18
3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH
W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....18
4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO.....18
5. DORADCA DS. BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW
NIEBEZPIECZNYCH.....18

ROZDZIAŁ IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE18

1. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA18
2. TABOR KOLEJOWY19
3. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ19

ROZDZIAŁ X. STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE19

ROZDZIAŁ XI. BEZPIECZEŃSTWO20

1. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU
KOLEJOWEGO20
2. PRACA MANEROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I
ZIMOWYCH21
3. DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZARZĄDCAMI
INFRASTRUKTURY22
4. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU22
5. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA
BEZPIECZEŃSTWO22

ROZDZIAŁ XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI24

1. JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE WYZNACZONE DO WSPÓŁPRACY24
2. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW Z ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY
STYCZNEJ 24
3. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW24

ROZDZIAŁ XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE24

1. ROZDZIELNIK REGULAMINU24
2. SPOSÓB UDOSTĘPNIENIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY
KOLEJOWEJ24

3. PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	25
4. OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU	25
5. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ	25

ROZDZIAŁ XIV. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU 26

1. PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	26
2. WYKAZ OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU	27
3. WYKAZ TELEFONÓW ALARMOWYCH	28
4. KARTA CHARAKTERYSTYKI TOWARU NIEBEZPIECZNEGO	29

ROZDZIAŁ I.

POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. BOCZNICA KOLEJOWA

1.1. NAZWA I LOKALIZACJA

- 1) bocznicą kolejową, normalnotorową, stacyjną – PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa ul. Chłopickiego 52, 04-275 Warszawa przy stacji Wrocław Główny WGA zwana w dalszej części niniejszego regulaminu „EPS 20 - stacja paliw Wrocław Główny .”.
- 2) Adres boczniccy : 50-503 Wrocław, ul Paczkowska 26

1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA

Bocznicą Paliwa Wrocław Główny odgałęzia się na stacji Wrocław Główny Rejon WGA od toru stacyjnego nr 386 rozjazdem nr 367 w km 179,798; linii nr 132 Bytom – Wrocław Główny

Bocznicą posiada własny kilometrąż

Początek boczniccy/granica utrzymania km 179,841/0,000 toru nr 1340

1.3. TORY DOJAZDOWE

Tor nr 386 , oraz tor nr 1340 od miejsca odgałęzienia do granicy boczniccy w km 179,841

Zarządcą: PKP PLK S.A.

1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

Bocznicą „PGE Energetyka Kolejowa S.A.” Oddział w Warszawie – Paliwa, przeznaczona jest do:

- tankowania pojazdów kolejowych licencjonowanych przewoźników.
 - rozładunku paliwa z cystern samochodowych do zbiornika naziemnego przy udziale przedstawiciela boczniccy.
- Stacja Paliw jest stacją bezobsługową.

1.5. STATUS BOCZNICY KOLEJOWEJ

Bocznicą w całości usługowa – obsługa techniczna pociągu, objęta Certyfikatem bezpieczeństwa.

Regulamin pracy boczniccy kolejowej jest udostępniony na stronie internetowej spółki PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział Paliwa

2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ

2.1. NAZWA I SIEDZIBA

Użytkownikiem boczniccy jest PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa ul. Chłopickiego 52, 04- 275 Warszawa,

2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ

- 1) Bocznicą jest własnością PGE Energetyka Kolejowa SA, ul. Hoża 63/67, 00-681 Warszawa.
- 2) Bocznicą użytkowana jest na podstawie akt własności : KW nr 1840/2014
- 3) Bocznicą usytuowana jest na działce nr 4/56 obrębu geodezyjnego Południe

3. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU

- 1) Podstawą prawną opracowania Regulaminu jest Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.
- 2) Celem opracowania regulaminu pracy boczniczy jest usystematyzowanie i ustalenie zbioru zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na boczniczy kolejowej. Regulamin określa wymogi w zakresie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazuje sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na boczniczy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków miejscowych na boczniczy kolejowej oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU

Regulamin boczniczy kolejowej obowiązuje pracowników PGE Energetyka Kolejowa S.A. wykonujących czynności na terenie boczniczy.

Podmiot zewnętrzny:

- drużyna trakcyjna przewoźnika kolejowego dokonującego naboru paliwa
- pracownicy dostawcy paliwa z użyciem autocysterny
- diagnosta dokonujący przeglądów kwartalnych, rocznych i pięcioletnich na terenie boczniczy.

5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE

5.1. PRZEPISY WŁASNE

Na terenie boczniczy obowiązują następujące własne przepisy wewnętrzne:

- 1) ET-13 Instrukcja w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów,
- 2) ET-18 Instrukcja utrzymania boczniczy kolejowych.

5.2. PRZEPISY INNEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Instrukcje wewnętrzne PKP PLK S.A wykorzystywane zgodnie z pismem Biura Zarządu PKP PLK S.A. Nr :IBZ8-0705-1/12 z dnia 13.06.2012 r.:

- 1) Ie-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji.

5.3 PRZEPISY PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

Obowiązują przepisy własne przewoźników kolejowych dokonujących naboru paliwa

ROZDZIAŁ II.

OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. TORY

Nr toru	Przeznaczenie	Początek (pkt/km)	Koniec (pkt/km)	Dł. całkowita	Dł. Użyteczna	Pojemność (mb)	Typ szyn	Typ podkładów
1340	Zdawczo-odbiorczy	Granica bocznic w km 179,841/0,000	k.o. km 0,115	115	50	Jednorazowo jeden pojazd	S49	strunobetonowe
1340a	odstawczy	PR 386 w km 0,015	k.o. w km 0,107	98	45	45 ¹⁾	S49	

k.o. – koziół oporowy

UWAGA

¹⁾ tor może być wykorzystywany do odstawiania pojazdów EZSZ Wrocław. Odstawianie pojazdów w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu WGA

2. ROZJAZDY, SKRZYŻOWANIA TORÓW

1) Rozjazdy na terenie bocznic

Numer rozjazdu	Typ	promień	skos	Typ szyny	Typ podrozdnic	Rodzaj nastawiania	Położenie zasad.	Uwagi
1340	ZwP	R=190	1;9	S49	drewniane	R	Na tor nr 1340	Zamknięty na sponozamek w położeniu (+) Klucz u Dyspozytora

2) Rozjazdy własność PKP PLK S.A. na torze dojazdowym do bocznic EPS 20 Wrocław
Główny obsługiwane przez kierownika pociągu

Nr toru	Numer rozjazdu	Typ	promień	skos	Typ szyny	Rodzaj nastawiania	Położenie zasadnicze	Dodatkowe zabezpieczenie
1	2	3	4	5	6	7	8	9
159	365	RzL	205	1:9	S42	R	Na tor 159	
386	367	RzP	190	1:9	S49	R	Na tor 1340	
1341	366	RzL	190	1:9	S49	R	Na tor 1341	
386	368	RzP	190	1:9	S49	R	Na rozj 366	
386	369	RzL	190	1:9	S49	R	Na tor 388	
386	371	RzL	190	1:9	S49	R	Na tor 387	
386	373	RzL	190	1:9	8	R	Na rozj 374	

386	744	RzP	190	1:9	S49	R	Na rozj 374	
386	746	RzP	190	1:9	S49	R	Na rozj 744	Zamknięty na zamek trzpieniowy w położeniu (+)
386	748	RzP	190	1:9	S49	R	Na tor 387	
386	749	RzP	190	1:9	S49	R	Na tor 388	
731	784	RzL	190	1:9	S49	R	Na tor 731	

3) Skrzyżowania torów

Nie występują

3. OBROTNICE, SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE

Nie występują

4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

Nie występują

5. PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA

1. Na torze dojazdowym do bocznic nr 386 pomiędzy rozjazdami 368 a 369 znajduje się przejazd wewnętrzny
Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie i oznakowanie przejazdu : PKP PLK S.A.
2. Na torze dojazdowym do bocznic nr 1340 w km 179,832 znajduje się przejazd – droga pożarowa
Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie i oznakowanie przejazdu : PKP PLK S.A.

6. WAGI WAGONOWE

Brak

7. INNE URZĄDZENIA

Brak

8. BRAMY KOLEJOWE

Bocznicę posiada 1 bramę kolejową zabezpieczoną przed samoczynnym zamknięciem, wyposażoną w tarczę D1 z obu stron, zlokalizowaną na torze :

- nr 1340 w km 0,008 (brama wjazdowa na bocznicę),

Bramę obsługuje kierownik pociągu.

9. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

- 1) Wykolejnice, ich położenie zasadnicze na torze dojazdowym do bocznic

Numer toru	Numer wykolejnicy	Położenie zasadnicze	Sposób obsługi
1	2	3	4
		Brak	

2) Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic

Rozjazdy uzależnione		Rozjazdy i wykolejnice uzależnione		Sposób obsługi
nr rozjazdu	nr rozjazdu	nr wykolejnicy	nr rozjazdu	
1	2	3	4	
		brak		

10. POSTERUNKI TECHNICZNE

Brak

11. SYGNALIZATORY, WSKAŹNIKI I TABLICE

1) Tarcze:

Z1 – tarcza zaporowa, usytuowana na zakończeniu toru nr 1340 w km 0,112 na wysokości kozła oporowego po prawej stronie,

Z1 – tarcza zaporowa, usytuowana na zakończeniu toru nr 1340a w km 0,107 na wysokości kozła oporowego po prawej stronie,

2) Wskaźniki:

W4 – wskaźnik zatrzymania czoła pociągu w km 0,061 ustawiony na międzytorzu torów 1340 a 1430a

3) Tablice:

- Tablica z napisem : Bocznica PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział Paliwa. Stacja paliw Wrocław Główny ustawiona w km 179,841/0,000 obok toru nr 1340

- Tablica z napisem „Punkt zdawczo – odbiorczy” ustawiona w km 0,048 obok toru zdawczo - odbiorczego bocznicy

12. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Punkt zdawczo odbiorczy oświetlony jest przez dwie lampy, każda o mocy 100 W,.
2. Oświetlenie bocznicy umożliwia nabór paliwa w porze nocnej.

ROZDZIAŁ III.

PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

1. OKRĘGI NASTAWCZE

Brak

2. REJONY MANEWROWE BOCZNICY KOLEJOWEJ

Tory bocznicy stanowią jeden rejon manewrowy, gdzie pracę manewrową wykonuje się przy użyciu jednego pojazdu kolejowego z napędem.

3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1	Telefon komórkowy	Kierownik stacji paliw	697042712
2	Telefon stacjonarny	dyżurny ruchu dysponujący nastawni WGA Wrocław Główny	717175624
3	Telefon stacjonarny	dyżurny ruchu dysponujący nastawni WGB Wrocław Główny	717171646
4	Telefon stacjonarny	Punkt kontrolny posterunek WGA21 Wrocław Główny	717171255

4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRASTRUKTURĄ STYCZNĄ

1. Wjazdy lub wyjazdy na i z bocznicą odbywają się po uzgodnieniu przedstawiciela licencjonowanego przewoźnika: telefoniczne, radiotelefoniczne, z dyżurnym ruchu dysponującym nastawni WGA Wrocław Główny lub dyżurnego ruchu „WGB”

5. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU

Kierownik pociągu lub kierownik manewrów

6. POZWOLENIE NA JAZDĘ

a) wjazdy na bocznicę PGE Energetyka kolejowa S.A. Oddział Paliwa zasadniczo odbywają się od strony WGA a wyjazdy w kierunku WGB. W przypadku wystąpienia trudności ruchowych wyjazd z bocznicą PGE Energetyka kolejowa może nastąpić od strony WGA a wjazd na bocznicę PGE Energetyka kolejowa od strony WGB.

b) potrzeba wjazdu składów manewrowych na bocznicę może nastąpić po zgłoszeniu maszynisty do posterunku WGA. Wjazd może się odbyć tylko po omówieniu planu pracy manewrowej przez kierownika manewrów, którym jest kierownik pociągu, a następnie po podaniu na tarczy manewrowej sygnału „jazda manewrowa dozwolona” lub radiotelefoniczne polecenie dyżurnego ruchu. Skład manewrowy może dojechać do zakresu rozjazdu nr 304. Po sprawdzeniu rozjazdu nr 304 przez kierownika manewrów, dalsza jazda dozwolona jest tylko po podaniu sygnału ręcznego w kierunku toru nr 159, przez rozjazd nr 365, a następnie za rozjazdem nr 367. Do obowiązków kierownika manewrów należy sprawdzenie prawidłowo ułożonych zwrotnic rozjazdów nr 304, 365, 368, 369, 371 oraz strzeżenie przejazdów wewnątrzskładowych przebiegających przez tory nr 1340, 386 oraz przez przejazd między rozjazdami 368-369. Następnie uprawniony pracownik przewoźnika przekłada zwrotnicę ręczną rozjazdu nr 367 do położenia minus (-) i podaje sygnał ręczny w kierunku maszynisty w celu wjechania składu manewrowego na bocznicę.

c) po wjeździe na bocznicę drużyna manewrowa przewoźnika zobowiązana jest do przełożenia zwrotnicy rozjazdu nr 367 do położenia zasadniczego. Skład manewrowy musi znajdować się w zakresie rozjazdu nr 367 poza przejazdem..

d) jazda po torze nr 159, 386 tj. przez rozjazdy nr 404, 365, 367, 368, 379, 371 może odbywać się tylko w czasie wstrzymania manewrów przez innych przewoźników.

ROZDZIAŁ IV.

WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU

- 1) Na terenie bocznic kolejowej obowiązuje **skrajnia budowli typu A wg normy PN-EN 15273-3**.
- 2) Lokalizacja budowli lub urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli
- brak
- 3) Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę dla:
– toru nr 1340 wynosi 221 kN /oś,
- 4) Masa hamująca obliczana jest zgodnie z Instrukcjami przewoźnika kolejowego

2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWRÓW PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ

Prędkość jazdy po torach bocznic wynosi 5 km/h, za wyjątkiem dojazdu na punkt tankowania oraz przez przejazdy, gdzie prędkość należy ograniczyć do 3 km/h.

3. MANEWRY PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA

Podczas zbliżania się do przejazdów w km 179,838 oraz pomiędzy rozjazdami 368 a 369 maszynista ma obowiązek upewnić się że do przejazdu nie zbliża się użytkownik drogi. Odpowiedzialnym za bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo drogowych na torach dojazdowych do bocznic jest kierownik manewrów.

4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY

Pojazdy przewoźników dokonujących naboru paliwa mogą się poruszać w oparciu zapisy zawarte w umowie z PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa. Kierujący pojazdami oraz kierownicy pociągów powinni posiadać potwierdzoną znajomość Regulaminu Pracy bocznic Stacji Paliw Wrocław Główny

5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ

- bocznic nie posiada własnego taboru

ROZDZIAŁ V.

ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWRÓW

1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW

Pojazdy kolejowe licencjonowanego przewoźnika kolejowego dokonującego naboru paliwa, którego prawa i obowiązki względem przedmiotowej bocznic reguluje odrębna umowa.

2. TABOR KOLEJOWY PRZEZNACZONY DO OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

Naboru paliwa dokonują pojazdy trakcją spalinową licencjonowanego przewoźnika zgodnie z zawartą umową z PGE Energetyka kolejowa S.A. Oddział Paliwa

3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

Brak

4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

- 1) Obsada drużyny trakcyjnej:
Maszynista
Wyposażony zgodnie z Instrukcją licencjonowanego przewoźnika
- 2) Obsada pojazdu;
Kierownik pociągu
Wyposażony zgodnie z Instrukcją licencjonowanego przewoźnika

5. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE

- Obsada trakcyjna przewoźnika.

6. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW

System odstawczy.

7. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM

Na bocznicę jednocześnie może znajdować się jeden pojazd dokonujący naboru paliwa

8. ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM

- 1) **Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów**
 - a) Nie dotyczy
- 2) **Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem**
Przed przystąpieniem do naboru paliwa drużyna trakcyjna przewoźnika ma obowiązek zahamowania pojazdu hamulcem postojowym

ROZDZIAŁ VI.

ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ

1. WJAZD POJAZDÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ

- 1) Wjazd na bocznicę odbywa się całodobowo zgodnie z Rozdz III pkt 6 niniejszego Regulaminu
 - 2) Praca manewrowa realizowana jest w zależności do potrzeb po dostawie paliwa do stacji paliw Wrocław Główny. Naboru paliwa dokonuje licencjonowany przewoźnik zgodnie z umową.
2. Pracę manewrową organizuje oraz nadzoruje kierownik manewrów licencjonowanego przewoźnika kolejowego dokonującego naboru paliwa.

3. WYJAZD POJAZDÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ

Wyjazd z bocznicy odbywa się całodobowo zgodnie z Rozdz III pkt 6 niniejszego Regulaminu

4. WAŻENIE WAGONÓW

Bocznicą nie posiada wagi wagonowej

5. PLANOWANIE PRACY MANEWROWEJ

Nie jest wymagane

6. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW

- 1) Praca manewrowa w obrębie bocznicy odbywa się na polecenie i pod kierunkiem pracownika przewoźnika dokonującego naboru paliwa pełniącego obowiązki kierownika manewrów.
- 2) Po wjeździe na bocznicy i zatrzymaniu na wysokości wskaźnika W4, Kierownik pociągu ma obowiązek radiotelefonicznego zgłoszenia tego faktu do dyżurnego ruchu nastawni WGA. Dalsze manewry poza wskaźnik W4 mogą się odbywać na polecenie kierownika pociągu
- 3) Kierownik manewrów przed wyjazdem z bocznicy omawia plan pracy manewrowej z dyżurnym ruchu dysponującym nastawni WGA Wrocław Główny, od którego otrzymuje informację z kim uzgadniać dalsze ruchy manewrowe na stacji.
- 4) Informację o planowanym zakresie pracy manewrowej na terenie stacji przekazuje maszyniście
- 5) Wyjazd z bocznicy na tory stacyjne odbywa się na radiotelefoniczne polecenie dyżurnego ruchu dysponującego nastawni WGA Wrocław Główny

ROZDZIAŁ VII.

OBSŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH

1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

Nie przewiduje się dostaw paliwa wagonami cysternami.

2. PRZYJMOWANIE SAMOCHODÓW-CYSTERN NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

1. Przyjmowanie paliwa od licencjonowanego przewoźnika autocystern przeznaczonych dla PGE Energetyka Kolejowa S.A." Stacja Paliw Wrocław Główny" odbywa się w punkcie zdawczym na terenie Stacji Paliw.
2. Ze strony licencjonowanego przewoźnika paliwo przekazuje upoważniony pracownik dostawcy, a ze strony bocznicy przyjmuje upoważniony pracownik stacji paliw.
3. Dostawy paliwa przekazywane są przez licencjonowanego przewoźnika na podstawie listów przewozowych .
4. Obowiązkiem przedstawiciela użytkownika bocznicy odbierającego dostawę paliwa jest sprawdzenie :
 - Czy dostawa przeznaczona jest dla stacji paliw.
 - Czy dostarczone ilości paliwa nie przekraczają wolnej pojemności w zbiorniku stacji paliw.
 - Temperaturę i gęstość paliwa .
5. Do kwitowania listów przewozowych upoważniony jest pracownik stacji paliw.

3. URZĄDZENIA ROZŁADUNKOWE

Bocznica nie posiada własnych urządzeń,

4. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE

Nie będą wykonywane.

5. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

Nie dotyczy.

6. TANKOWANIE PALIWA Z CYSTERN SAMOCHODOWYCH DO ZBIORNIKA NA BOCZNICY.

1. Kierowca ustawia cysternę w miejscu rozładunku zaciąga hamulec ręczny i kontroluje ciśnienie powietrza w instalacji pojazdu.

2. Po przyjeździe autocysterny do stacji paliw osoba przyjmująca dostawę przy udziale kierowcy zobowiązana jest do sprawdzenia:

- Czy dostawa przeznaczona jest dla Kupującego (Odbiorcy). W przypadku potwierdzenia, osoba przyjmująca dostawę zobowiązana jest do potwierdzenia pisemnie na wszystkich egzemplarzach Dowodu Wydania lub Dowodu Dostawy.
- Czy dostarczone ilości paliwa nie przekraczają wolnej pojemności w zbiorniku magazynowych poprzez pomiar poziomu paliwa w zbiorniku, do którego ma być zlane paliwo.
- Temperaturę i gęstość produktu . Pomiary gęstości i temperatury muszą być dokonane urządzeniami posiadającymi ważną legalizację.

3. Kierowca autocysterny ponosi odpowiedzialność za:

- Zgodność zawartości komór autocysterny z informacją zawartą w Dowodzie Wydania lub w Dowodzie Dostawy i prawidłowe podłączenie węży spustowych do właściwych zaworów autocysterny.
- Sprawdzenie prawidłowości podłączenia węży spustowych po stronie autocysterny z uwzględnieniem rozmieszczenia asortymentu produktów w komorach autocysterny, określonych w Dowodzie Wydania lub w Dowodzie Dostawy.

4. Stacja Paliw ponosi odpowiedzialność za:

- Sprawdzenie czy dostarczone ilości produktów w poszczególnych asortymentach nie przekraczają wolnej pojemności w zbiornikach magazynowych.
- Prawidłowe i czytelne oznakowanie króćców spustowych na stacji paliw.
- Sprawdzenie prawidłowości podłączenia węży spustowych zarówno po stronie autocysterny jak i zbiornika z uwzględnieniem rozmieszczenia asortymentu produktów paliw w komorach autocysterny i zbiornikach.

5. Na koniec dostawy paliwa dokonywany jest wydruk z systemu kontrolno-pomiarowego

ROZDZIAŁ VIII.

TOWARY NIEBEZPIECZNE

1. OPIS TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

1) Na bocznicę „Stacja paliw Wrocław Główny” i jej punkt rozładunku przyjmowane są towary niebezpieczne klasy 3.

- Olej napędowy do silników Diesla

materiał ciekły zapalny o temperaturze zapłonu nie wyższej niż 60° C,

klasa 3,

grupy pakowania III,

numer identyfikacyjny (rozpoznawczy) zagrożenia – 30

numer identyfikacyjny UN materiału – 1202.

2) Bocznicą nie bierze udziału w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

3) Na bocznicę PGE Energetyka Kolejowa S.A. Stacja Paliw Wrocław Główny olej napędowy do silników Diesla rozładowywany jest z cystern samochodowych wg międzynarodowej konwencji dotyczącej drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych - ADR.

Dojazd do i z bocznicę PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział Paliwa samochodów autocystern odbywa się od strony ul. Paczkowskiej we Wrocławiu

4) Zagrożenia i sposoby ochrony

a) szczegółowe zagrożenia i środki ochrony ujęte są w Karcie charakterystyki towaru niebezpiecznego stanowiącej Załącznik nr 4 do Regulaminu

b) podczas rozładunku w strefie zagrożenia wybuchem pod żadnym pozorem nie wolno używać otwartego ognia,

c) posługiwać się narzędziami i urządzeniami, które nie posiadają wymaganych atestów.

d) do zabezpieczenia pojazdów przed zbiegnięciem należy używać hamulców postojowych

e) Zabrania się stosowania tradycyjnych płóz hamulcowych.

f) jednocześnie na bocznicę może przebywać jeden pojazd dokonujący naboru paliwa

5) Olej napędowy do silników Diesla nie należy do TWR

2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

1) Czynności ładunkowe na bocznicę wykonywane są na torze nr 1340, na długości tacy z prefabrykowanych płyt żelbetowych. Taca długości 12 m.

2) Punkt zdawczo – odbiorczy wyznaczony jest w km 0,048 toru nr 1340

3) Rozładunek paliwa do zbiorników naziemnych odbywa się z użyciem urządzeń do zrzutu paliwa dostawcy sposobem grawitacyjnym

3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

- nie dotyczy

4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO

- nie dotyczy

5. DORADCA DS. BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Czynności doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych pełni osoba posiadające wymagane kwalifikacje zgodnie z zawartą Umową. Kontakt za pośrednictwem koordynatora zespołu ds. technicznych tel. 697042724

ROZDZIAŁ IX.

NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM

1. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

1) Wykaz elementów infrastruktury kolejowej na bocznicach

obiekt	przeglądy okresowe/ kto dokonuje	obchody/ kto dokonuje	ogłędziny/ kto dokonuje
1) Tor nr 1340 i 1340a 2) Rozjazd nr 386	1. Roczny 2. Pięcioletni Umowa z upoważnionym diagnostą	Co 3 miesiące – zgodnie z Umową z upoważnionym diagnostą	Umową z upoważnionym diagnostą
System oświetleniowy bocznic	1. Roczny 2. Pięcioletni PGE Energetyka Kolejowa S.A. – osoba uprawniona	PGE Energetyka Kolejowa S.A. – osoba uprawniona	PGE Energetyka Kolejowa S.A. – osoba uprawniona

2) Czynności utrzymaniowe – naprawcze

Obiekt	Diagnostyka	Konserwacja	Utrzymanie
1) Tor nr 1340 i 1340a 2) Rozjazd nr 386	Wyniki badań, pomiarów oraz zalecenia ujęte są w Protokole z przeglądu bocznic	W ramach ogłędzin lub doraźnie przez wskazane przez kierownika sekcji osoby	Usterki usuwane są we własnym zakresie lub na zlecenie przez osoby uprawnione
System oświetleniowy bocznic	Protokół z przeglądu urządzeń oświetlenia zewnętrznego.	W ramach ogłędzin lub doraźnie przez wskazane przez kierownika sekcji osoby	Usterki usuwane są we własnym zakresie

3) Osoby odpowiedzialne

Za bieżący nadzór nad utrzymaniem torów i rozjazdów na bocznicach stacja paliw Wrocław Główny oraz przestrzeganiem cykli obchodów torów, ogłędzin rozjazdów, kontroli okresowych i pomiarów odpowiedzialny jest kierownik stacji paliw

4) Wpływ prac nadzorczych i utrzymaniowych na ruch kolejowy na bocznicach

W czasie wykonywania robót utrzymania należy zamknąć tor dla pracy manewrowej

poprzez:

- a) ustawianie tarczy D1 „STÓJ” (zgodnie z instrukcją Ie-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji PKP PLK S.A.) od strony wjazdu na zamknięty odcinek toru,
- b) powiadomienie dyżurnego ruchu o konieczności wstrzymania wjazdu na bocznice

2. TABOR KOLEJOWY

Bocznica nie posiada własnego taboru

3. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Brak

ROZDZIAŁ X.

STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE

Użytkownik bocznicy nie zatrudnia pracowników związanych z transportem kolejowym na terenie bocznicy

ROZDZIAŁ XI.

BEZPIECZEŃSTWO

1. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO

1.1 Zasady obowiązujące podczas wykonywania pracy manewrowej

- 1) Każda osoba przebywająca na bocznicy obowiązana jest przestrzegać przepisów bezpieczeństwa wynikających z niniejszego regulaminu, a także stosować się do ogólnie obowiązujących w Spółce przepisów porządkowych.
- 2) Chodzić należy wyłącznie po międzytorzach. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód i rozejrzeć się w obydwie strony, czy nie nadjeżdża tabor. Przez tory należy przechodzić prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
- 3) Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie należy stawiać stopy na główkach szyn, oraz pomiędzy iglicą, a opornicą.
- 4) Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu składu manewrowego, gdy odległość między osiami sąsiednich torów jest mniejsza niż 5 metrów.
- 5) Nie wolno przechodzić przez ładunki wagonów.

- 6) Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych oraz przerw między stojącymi wagonami, o ile odległość między nimi wynosi, co najmniej 20 metrów lub obejść stojący tabor w odległości 10 metrów od ostatniego wagonu.
- 7) Nie wolno przechodzić przez tory tuż przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
- 8) Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu.
- 9) Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni, względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonanych robotach, jak również po kopcach śniegu, piasku żwiru itp.
- 10) Teren bocznic kolejowej powinien być utrzymany w czystości, a podejście do stanowiska wygodne i bezpieczne.
- 12) Szczegółowe zasady prowadzenia pracy manewrowej na terenie bocznic zostały określone w Instrukcji ET-14 Instrukcja o technice wykonywania manewrów PGE Energetyka Kolejowa S.A.

1.2 Ochrona przeciwpożarowa

- 1) Bocznic wyposażona jest w instrukcję bezpieczeństwa pożarowego która znajduje się w pomieszczeniu pracownika
- 2) **Wszystkich pracowników obowiązują postanowienia Instrukcji bezpieczeństwa pożarowego.**
- 3) W razie zauważenia pożaru na terenie bocznic należy niezwłocznie powiadomić najbliższą jednostkę Straży Pożarnej.

Uwaga!

Droga pożarowa znajdująca się na terenie bocznic jest oznakowana i musi być zawsze wolna od taboru.

1.3 Zasady prowadzenia ruchu kolejowego co najmniej na części dróg kolejowych przylegających do punktu styku dróg kolejowych:

Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą, a torami PKP PLK S.A. jako zarządcy infrastruktury z którego torami bocznic jest połączona, zostały opracowane w oparciu o przepisy wewnętrzne:

a) PKP PLK S.A., w oparciu o:

- Ir-1 Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów",
- Ir-9 Instrukcję o technice wykonywania manewrów",
- Ir-8 Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym".

b) PGE Energetyka Kolejowa S.A.

- Instrukcje ujęte w Rozdziale I pkt 5 niniejszego Regulaminu

2. PRACA MANEROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH

- 1) W czasie złych warunków atmosferycznych (gwałtowna burza, zamieć, mgła) lub w razie braku widoczności należy prace manewrowe przerwać lub zmniejszyć prędkość tak, aby manewrujący pojazd mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody.

- 2) W warunkach zimowych należy zachować szczególne środki ostrożności, zwracając uwagę na stan techniczny obiektów i urządzeń infrastruktury boczniczy przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.
- 3) Za utrzymanie boczniczy w stanie przejezdności odpowiedzialny jest Kierownik stacji paliw
- 4) Za podjęcie działań związanych z odśnieżaniem toru oraz przejazdu odpowiedzialny jest Kierownik stacji paliw.
- 5) Działania związane z zapewnieniem sprawności kolei w zimie prowadzi się w oparciu o Instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17, obowiązującą na drogach kolejowych zarządzanych przez PLK oraz na podstawie szczegółowych zasad określonych w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej,
- 6) Strony ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie sprawności techniczno – eksploatacyjnej w warunkach zimowych w granicach swojego działania,
- 7) Koordynację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:
 - ze strony PLK:
 - Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu, tel. 71/7174301, faks 71/7174310;
 - Sekcja Eksploatacji Wrocław Główny tel. 71/7175657,
 - ze strony PKP Energetyka :
 - Koordynator tel. 697042724,
- 8) W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strony mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w udostępnianiu infrastruktury kolejowej. Strona, która zarządziła zmiany powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.
- 9) W przypadkach niezbędnych dla usuwania skutków zimy w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strony, po wzajemnym uzgodnieniu, mogą udzielić sobie odpłatnej pomocy w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.
- 10) Przygotowanie odpowiedniej ilości sprzętu i materiałów niezbędnych do utrzymania we właściwym stanie technicznym boczniczy w okresie zimowym, zmagazynowanie w wyznaczonych punktach oraz wykonanie prac przygotowawczych do okresu zimowego należy do obowiązków Kierownika stacji paliw.
- 11) Materiały do prowadzenia akcji odśnieżnych znajdują się w kontenerze

3. DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY

1. W sytuacjach wyjątkowych i trudnych warunkach dopuszcza się współpracę pomiędzy bocznicą a Zarządcą infrastruktury stycznej polegającą m.in. na:

- umożliwieniu wjazdu na teren boczniczy pojazdom innych przewoźników
- awaryjny rozładunek na terenie boczniczy uszkodzonego wagonu

Wszystkie czynności wykonywane są na wniosek przedstawiciela Zarządcy infrastruktury, za zgodą i pod kierunkiem kierownika stacji paliw

2. Działania podejmowane w sytuacjach wyjątkowych i w trudnych warunkach:

- a) W przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych i szczególnie trudnych warunków w obrębie części dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strona, która powzięła informację, powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę,
- b) **Strony** ustalają, że dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, powiadamia się odpowiednio:
 - po stronie PLK:
 - Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu – tel. 71/7174321 lub 784087520,
 - po stronie PKP Energetyka:
 - Koordynator – tel. 697042724,

- Kierownik stacji paliw – tel. 697042712
- c) Podjęcie i prowadzenie akcji ratunkowej zarządza uprawniony pracownik **Strony** właściwej dla miejsca zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu).
- d) Akcję ratunkową prowadzi się według zasad określonych w przepisach obowiązujących **Stronę**.

4. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU

1. Tryb postępowania po zaistnieniu zdarzenia kolejowego na torach bocznicowych reguluje instrukcja ET-13 Instrukcja w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów PGE Energetyka Kolejowa S.A.
2. Bocznicza wyposażona jest w instrukcję ET-13, która znajduje się w dyspozycji kierownika stacji paliw.
3. Spis telefonów alarmowych stanowi Załącznik nr 3 do niniejszego regulaminu.
4. Tryb wyjaśniania przyczyn poważnego wypadku, wypadku lub incydentu oraz ich skutków finansowych oraz sposób prowadzenia związanej z tym dokumentacji:
 - a) Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu na drogach kolejowych przylegających do punktu styku, komisję kolejową powołuje **Strona** właściwa dla miejsca zdarzenia,
 - b) W przypadku wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na drogach kolejowych przylegających do punktu styku zarządzanych przez PLK, komisję kolejową powołuje PLK,
 - c) Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu, który miał miejsce w punkcie styku, komisję kolejową powołuje PLK,
 - d) Komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym
 - e) W sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na drogach kolejowych przylegających do punktu styku zarządzanych przez PLK, komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z „Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”, obowiązującą na drogach kolejowych zarządzanych przez PLK,
 - f) Za bezpieczeństwo pożarowe i ochronę środowiska Strony odpowiadają w granicach swoich zarządów,
 - g) Strony zobowiązują się do udzielania pomocy w zakresie usuwania skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz sytuacji nadzwyczajnych występujących w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku w miarę posiadanych możliwości technicznych.

5. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPLYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO

1) Zagrożenia przejezdności lub stabilności torów

1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu należy stosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy to jest niemożliwe - zmniejszenia skutków wypadku.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien o tym zgłosić dyżurnemu ruchu nastawni dysponującej „WGA” – Wrocław Główny.
3. W czasie zamieci lub wzmogionych opadów śnieżnych drużyna trakcyjna przewoźnika dokonującego naboru paliwa powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie

tworzą się zaspasy, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu. O tworzeniu się zasp śnieżnych na szlaku, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu, drużyna trakcyjna powinna zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji, w przypadku gdy zasp występują na terenie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PGE Energetyka Kolejowa należy powiadomić kierownika stacji paliw.

4. Drużyny trakcyjne pojazdów jadących podczas gwałtownej ulewy powinny:

a) dostosować prędkość pociągu do panujących warunków tak, aby można było zatrzymać pojazd przed przeszkodą,

b) przed miejscami zagrożonymi wskutek ulewy lub przyboru wód – zatrzymać pojazd i dokonać oględzin toru,

d) w razie stwierdzenia przeszkody do jazdy lub wątpliwości co do bezpiecznej jazdy pociągu, zawiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej stacji.

5. W razie stwierdzenia pęknięcia szyny, deformacji toru, osuwiska, podmycia torowiska, drzew lub elementów infrastruktury kolejowej znajdujących się w skrajni budowli należy:

a) jeżeli jest to możliwe, zatrzymać zbliżające się pojazdy przed miejscem uszkodzonym, za pomocą dostępnych środków,

b) zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego nastawni WGA Wrocław Główny, który powinien zamknąć tor ,

6. W przypadku odczuwalnych w kabinie rzutów poziomych lub/i pionowych należy poinformować o miejscu występowania nierówności pionowych lub/i poziomych najbliższy posterunek ruchu.

2) **Wstrzymanie ruchu kolejowego**

W przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie bocznic należy:

a) Wstrzymać wszelkie ruchy manewrowe w rejonie zagrożonym

b) Opuścić zagrożone miejsce

c) Powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego nastawni WGA Wrocław Główny

ROZDZIAŁ XII.

WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI

1. JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE WYZNACZONE DO WSPÓŁPRACY

Podmiot współpracujący :

- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu ul. Joannitów 13; 50-525 Wrocław

2. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW Z ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY STYCZNEJ

Spory dotyczące zarządców rozstrzygane będą w drodze negocjacji. Przy braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu możliwości negocjacji, sprawa może być skierowana na drogę postępowania przed Sądem właściwym miejscowo dla PLK.

3. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW

Dyżurny ruchu dysponujący nastawni WGA Wrocław Główny tel. 71 717- 5624 lub 1633

Dyżurny ruchu dysponujący nastawni WGB Wrocław Główny tel. 71 717- 1646

ROZDZIAŁ XIII.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

Niniejszy regulamin opracowano w 4 jednobrzmiących egzemplarzach, które przydzielono następującym jednostkom organizacyjnym:

PGE Energetyka Kolejowa S.A. – Oddział Paliwa:	- 1 egz.
Stacja Paliw Wrocław Główny	- 1 egz.
PKP PLK S.A.:	
1. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu.	- 1 egz.
PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji Wrocław Główny	- 1 egz.

2. SPOSÓB UDOSTĘPNIENIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Z postanowieniami regulaminu pracy boczniczy kolejowej zostają zapoznani:
 - pracownicy, mający związek z nadzorem, eksploatacją i utrzymaniem boczniczy.
 - pracownicy wykonujący diagnostykę infrastruktury boczniczy
2. Przyjęcie do wiadomości treści regulaminu potwierdza się własnoręcznym podpisem.
3. Prowadzi się rejestr osób określonych w pkt. 1, które zapoznały się z treścią regulaminu, potwierdzając obowiązek jego stosowania. Rejestr stanowi Załącznik nr 2 do regulaminu.

3. PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU

Wszelkie zmiany i aktualizacje mające wpływ na organizację pracy innych podmiotów należy wprowadzać na bieżąco w uzgodnieniu z tymi podmiotami.

2. Zmiany w Regulaminie pracy boczniczy nie mające wpływu na organizację pracy innych podmiotów nie wymagają uzgodnienia z tymi podmiotami. O zmianach w Regulaminie pracy boczniczy należy jedynie poinformować pisemnie posiadaczy poszczególnych egzemplarzy Regulaminów pracy boczniczy.
3. Uzgodniony projekt zmian do Regulaminu zatwierdza Dyrektor PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział Paliwa po czym należy je przesłać za pokwitowaniem do wszystkich posiadaczy Regulaminu ujętych w pkt XIII.1.
4. Za naniesienie zmian w poszczególnych egzemplarzach Regulaminu odpowiedzialni są ich posiadacze zgodnie z pkt XIII.1.
5. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian (pkt.XIII. 5 regulaminu) i podany do wiadomości pracownikom bezpośrednio zatrudnionym bądź związanym z pracą boczniczy oraz pracownikom nadzoru, mającym związek z eksploatacją i utrzymaniem boczniczy.

4. OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU

Za utrzymanie w stanie aktualnym niniejszego regulaminu oraz informowanie o zmianach posiadaczy poszczególnych egzemplarzy Regulaminów pracy boczniczy odpowiedzialny jest koordynator zespołu ds. technicznych

5. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Nr kol.	Numer pisma wprowadzającego zmianę	Zmiana dotyczy	Data wprowadzenia zmiany

ROZDZIAŁ XIV.

ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

Załącznik Nr 1

1. PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

2. WYKAZ OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU

Lp	Imię i nazwisko	Stanowisko/funkcja	Data zapoznania	Podpis pracownika

3. WYKAZ TELEFONÓW ALARMOWYCH

Organ/jednostka/stanowisko	Nr telefonu	Uwagi
Centrum Powiadamiania Ratunkowego (w zależności od zdarzenia: Pogotowie Ratunkowe, Państwową Straż Pożarną, Policję)	112	
Dyrektor PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział Paliwa	697042701	
koordynator zespołu ds. technicznych	697042724	
Kierownik stacji paliw	697042712	
dyżurny ruchu dysponujący nastawni WGA Wrocław Główny	7107175624 71/7171633	Lub przez radiotelefon najbliższego dyżurnego ruchu
dyżurny ruchu dysponujący nastawni WGB Wrocław Główny	71/7171646	

4. KARTA CHARAKTERYSTYKI TOWARU NIEBEZPIECZNEGO

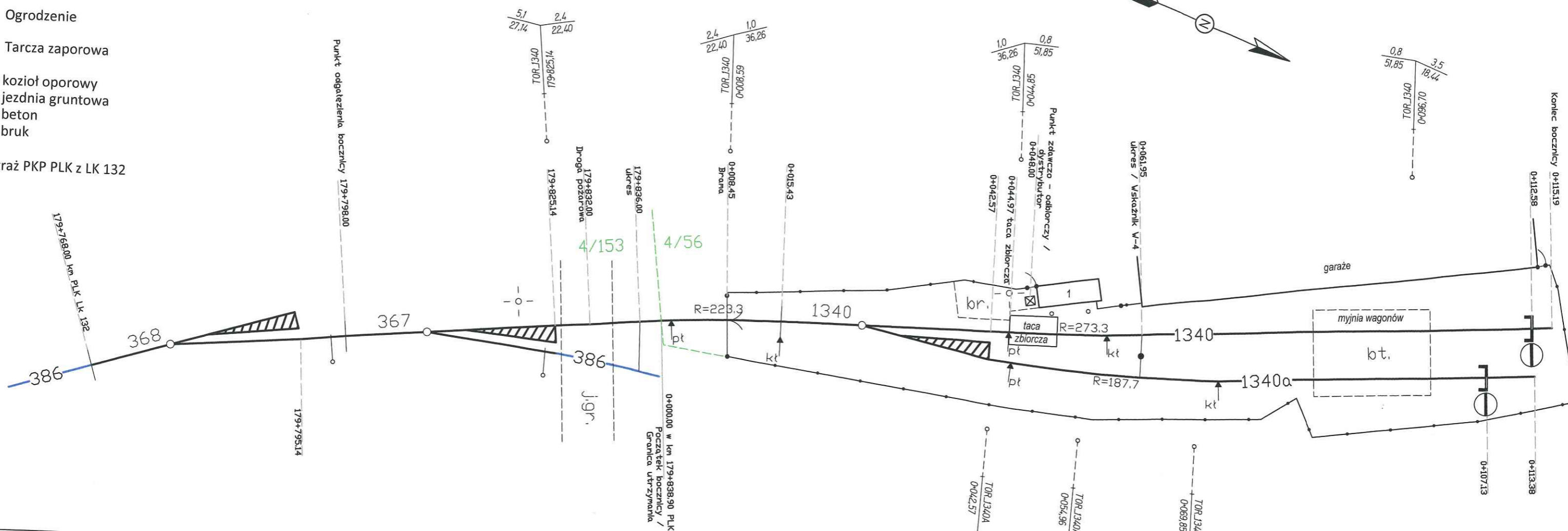
AGENDA

Ogrodzenie

Tarcza zaporowa

- koziół oporowy
- jezdnia gruntowa
- beton
- bruk

ometraż PKP PLK z LK 132



WYKAZ TORÓW

Przeznaczenie toru	Długość ogólna			Długość budowlana [m]	Długość użytkowa toru			Zarządca/użytkownik
	od	do	[m]		od	do	[m]	
komunikacyjny / odstawczy	PR 367	Kon. Toru	156.09	101.81	UR 386	KO	50.63	PGE Energetyka Kolejowa S.A. (od km 0+000.00)
komunikacyjny / odstawczy	PR 386	Kon. Toru	97.95	70.81	UR 386	KO	45.18	PGE Energetyka Kolejowa S.A.

WYKAZ ROZJAZDÓW

Charakterystyka techniczna rozjazdu						Lokalizacja rozjazdu			Zarządca/użytkownik
Rodzaj	Kierunek	Typ	Skos	Promień [m]	Długość [m]	PR [km]	KR [km]	UR [km]	
Rz	Prawy	S49	1:9	190	27.14	179+768.00	179+795.14	----	PKP PLK S.A.
Rz	Prawy	S49	1:9	190	27.14	179+798.00	179+825.14	----	PKP PLK S.A.
Rz	Prawy	S49	1:9	190	27.14	0+015.43	0+042.57	0+061.95	PGE Energetyka Kolejowa S.A.

WYKAZ BUDYNKÓW I BUDOWLI (km Toru 302)

Nr budynku	Przeznaczenie budynku	Km osi budynku	Uwagi
1	Kontener ze zbiornikiem ON	0+045.50	

	Data	Nazwisko	Podpis	PGE ENERGETYKA KOLEJOWA S.A. Oddział w Warszawie - Paliwa
Opracował	15.06.2023	Dawid Urbański	<i>GEODETA Dawid Urbański</i>	
Wykreślił	15.06.2023	Dawid Urbański	<i>GEODETA Dawid Urbański</i>	
Sprawdził	15.06.2023	Kamil Sarwa	<i>GEODETA UPRAWNIONY inż. Kamil Sarwa</i>	
Skala	1:500 1:350			Bocznicę PGE Energetyka Kolejowa S.A. - Stacja Paliw Wrocław Główny

Stan na dzień 29.05.2023

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

KARTA CHARAKTERYSTYKI

wg rozp. (UE) REACH

SEKCJA 1: IDENTYFIKACJA SUBSTANCJI/MIESZANINY I IDENTYFIKACJA PRZEDSIĘBIORSTWA

1.1 Identyfikator produktu

Nazwa handlowa:	Ekodiesel Ultra B	UFI: CS00-H01G-F00Q-S4XV
	Ekodiesel Ultra D,F	UFI: PV00-00QV-S006-FGHX
	Olej napędowy arktyczny klasy 2	UFI: SH00-Y0Y9-J007-S46P
	EFECTA DIESEL B	UFI: C800-F0W3-M00R-T3FG
	EFECTA DIESEL D,F	UFI: XC00-Y0KG-X007-FF1J
	VERVA ON B	UFI: KF00-G08W-700Q-4SMM
	VERVA ON D,F	UFI: PM00-G0NP-U00Q-FFSR

Zawiera: Olej napędowy; paliwa do silników Diesla

1.2. Istotne zidentyfikowane zastosowania substancji lub mieszaniny oraz zastosowania odradzane

Zastosowanie zidentyfikowane: Paliwo do napędu silników szybkoobrotowych o zapłonie samoczynnym, stosowanych w transporcie naziemnym.

Zastosowanie odradzane: Inne niż wymienione powyżej.

1.3. Dane dotyczące dostawcy karty charakterystyki

Producent: Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.
Adres: 09-411 Płock, ul. Chemików 7
Telefon/Fax: Centrala: telefon (24) 365 00 00; fax: 24 365 40 40
E-Mail: reach@orlen.pl (e-mail kompetentnej osoby odpowiedzialnej za kartę)

1.4. Numer telefonu alarmowego

Zakładowa Straż Pożarna
Krajowe Centrum Pomocy w Transporcie Materiałów Niebezpiecznych – SPOT 24 h: (24) 365 70 32 i (24) 365 70 33 (całodobowo)

SEKCJA 2: IDENTYFIKACJA ZAGROŻEŃ

2.1. Klasyfikacja substancji lub mieszaniny

Klasyfikacja	zgodna z rozporządzeniem (WE) nr 1272/2008 (CLP)
Zagrożenia	
wynikające z właściwości fizykochemicznych:	Flam Liq. 3, H226 Łatwopalna ciecz i pary.
dla człowieka:	Toksyczność ostra – wdychanie: Acute Tox. 4 (H332 Działa szkodliwie w następstwie wdychania). Działanie żrące/drażniące na skórę: Skin Irrit. 2 (H315 Działa drażniąco na skórę). Zagrożenie spowodowane aspiracją: Asp. Tox. 1 (H304 Połknięcie i dostanie się przez drogi oddechowe może grozić śmiercią). Rakotwórczość: Carc. 2 (H351 Podejrzewa się, że powoduje raka). Działanie toksyczne na narządy docelowe – powtarzane narażenie STOT wielokr. naraż.: STOT RE 2 (H373 Może spowodować uszkodzenie narządów (krew, grasica, wątroba) w następstwie długotrwałego lub powtarzanego narażenia).
dla środowiska:	Stwarzające zagrożenie dla środowiska wodnego: Aquatic Chronic 2 (H411 Działa toksycznie na organizmy wodne, powodując długotrwałe skutki).

2.2. Elementy oznakowania

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)



Piktogram: GHS02



GHS07



GHS08



GHS09

Hasło ostrzegawcze: Niebezpieczeństwo

Zwroty wskazujące rodzaj zagrożenia:

- H226 Łatwopalna ciecz i pary.
- H304 Połknięcie i dostanie się przez drogi oddechowe może grozić śmiercią.
- H315 Działa drażniąco na skórę.
- H332 Działa szkodliwie w następstwie wdychania.
- H351 Podejrzewa się, że powoduje raka
- H373 Może spowodować uszkodzenie narządów (krew, grasica, wątroba) w następstwie długotrwałego lub powtarzanego narażenia
- H411 Działa toksycznie na organizmy wodne, powodując długotrwałe skutki.

Zwroty wskazujące środki ostrożności:

- P210 Przechowywać z dala od źródeł ciepła, gorących powierzchni, iskrzenia, otwartego ognia i innych źródeł zapłonu. Palenie wzbronione.
- P280 Stosować rękawice ochronne/odzież ochronną/ ochronę oczu/ ochronę twarzy.
- P301+P310 W PRZYPADKU POŁKNIECIA: Natychmiast skontaktować się z OŚRODKIEM ZATRUĆ/lekarzem
- P331 NIE wywoływać wymiotów.
- P332+P313 W przypadku wystąpienia podrażnienia skóry: Zasięgnąć porady/zgłosić się pod opiekę lekarza.
- P501 Zawartość/pojemnik usuwać do firm posiadających odpowiednie uprawnienia.

2.3. Inne zagrożenia

Składniki mieszaniny nie spełniają kryteriów PBT lub vPvB zgodnie z załącznikiem XIII rozporządzenia REACH. Pary tworzą z powietrzem mieszaniny wybuchowe. Pary są cięższe od powietrza, gromadzą się przy powierzchni ziemi i w dolnych partiach pomieszczeń. Zapłon od otwartego płomienia, iskry, gorącej powierzchni. Zamknięte pojemniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą wybuchać w wyniku wzrostu ciśnienia wewnątrz nich.

SEKCJA 3: SKŁAD/INFORMACJA O SKŁADNIKACH

3.1 Substancje

Nie dotyczy.

3.2. Mieszaniny

SKŁADNIKI STWARZAJĄCE ZAGROŻENIE

Nazwa substancji	% obj.	Nr CAS	Nr WE	Nr indeksowy	Klasyfikacja CLP	Nr rejestracji
Olej napędowy; paliwa do silników Diesla	83-100	68334-30-5	269-822-7	649-224-00-6	Flam Liq. 3, H226 Acute Tox. 4, H332 Skin Irrit. 2, H315 Asp. Tox. 1, H304 Carc. 2, H351 STOT RE 2, H373 Aquatic Chronic 2, H411	01-2119484664-27-0073
Fracja oleju napędowego z ropy naftowej, przetwarzana wspólnie z odnawialnymi węglowodorami pochodzenia roślinnego i/lub zwierzęcego	0-10	Nie dotyczy	941-364-9	Nie dotyczy	Flam Liq. 3, H226 Acute Tox. 4, H332 Skin Irrit. 2, H315 Asp. Tox. 1, H304 Carc. 2, H351 STOT RE 2, H373 Aquatic Chronic 2, H411	01-2120091562-55-0013
SKŁADNIKI NIESTWARZAJĄCE ZAGROŻENIA (stosowane wymiennie)						
Estry metylowe wyższych kwasów tłuszczowych, C16-18 i C18-nienasycone	0-7	67762-38-3	267-015-4	Nie dotyczy	Nie dotyczy	01-2119471664-32-xxxx
Estry metylowe kwasów tłuszczowych, oleje roślinne	0-7	68990-52-3	273-606-8	Nie dotyczy	Nie dotyczy	01-2119485821-32-xxxx

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

Estry alkilowe kwasów tłuszczowych, C10-18 i C12-22- nienasycone, C14-18 i C16-18- nienasycone	0-7	85049-31-6	285-200-8	Nie dotyczy	Nie dotyczy	01-2119675342-38-xxxx
Estry metylowe kwasów tłuszczowych z oleju rzepakowego	0-7	85586-25-0	287-828-8	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Niedostępny

Mieszanina węglowodorów C₉-C₂₅ pochodzenia naftowego (olej napędowy) oraz estrów metylowych wyższych kwasów tłuszczowych np. C₁₇H₃₃COOCH₃, zawierająca dodatki uszlachetniające: detergenty, dodatki smarowości, przeciwkorozyjne, poprawiające odporność na utlenianie, podwyższające liczbę cetanową, deemułgujące i depresatory; może zawierać dodatki przeciwpienne, biobójcze oraz znacznik paliwa (max 3 000 ppm).

Oleje mogą zawierać substancje (w pakietach dodatków) wymienione poniżej w ilości poniżej stężenia granicznego, posiadające najwyższe dopuszczalne stężenia w środowisku pracy.

Numery identyfikujące składnik	Nazwa składnika	% (m/m)	Klasyfikacja
CAS: 91-20-3 WE: 202-049-5 Indeksowy: 601-052-00-2 Rejestracji: nie dotyczy (zanieczyszczenie)	naftalen	0 - <= 0.001	Acute Tox. 4, H302 Carc. 2, H351 Aquatic Acute 1, H400 Aquatic Chronic 1, H410
CAS: 95-63-6 WE: 202-436-9 Indeksowy: 601-043-00-3 Rejestracji: niedostępny	1,2,4-trimetylobenzen	0 - <= 0.001	Flam. Liq. 3, H226 Skin Irrit. 2, H315 Eye Irrit. 2, H319 Acute Tox. 4, H332 STOT SE 3, H335 Aquatic Chronic 2, H411
CAS: 104-76-7 WE: 203-234-3 Indeksowy: Nie dotyczy Rejestracji: 01-2119487289-20-xxxx	2-Etyloheksan-1-ol	0 - <= 0.001	Skin Irrit. 2, H315 Eye Irrit. 2, H319 Acute Tox. 4, H332 STOT SE 3, H335
CAS: 27247-96-7 WE: 248-363-6 Indeksowy: Nie dotyczy Rejestracji: 01-2119539586-27-xxxx	Azotan 2-etyloheksylu	0 - <= 0.3	Acute Tox. 4, H302 Acute Tox. 4, H312 Acute Tox. 4, H332 Aquatic Chronic 2, H411 EUH044, EUH066

Znaczenie zwrotów H – zob. sekcja 16 karty charakterystyki.

SEKCJA 4: ŚRODKI PIERWSZEJ POMOCY

4.1. Opis środków pierwszej pomocy

Wdychanie:

Poszkodowanego natychmiast usunąć ze skażonego środowiska na świeże powietrze, zapewnić spokój i ciepło.

Kontrolować i utrzymywać drożność dróg oddechowych.

Przytomnego ułożyć w pozycji półsiedzącej; nieprzytomnego ułożyć w pozycji bocznej ustalonej.

W przypadku zaburzeń oddychania, jeśli to możliwe, podawać tlen. W przypadku braku oddechu zastosować sztuczne oddychanie (nie stosować metody usta-usta).

W przypadku zatrzymania akcji serca, wykonać reanimację oddechowo-kръżeniową (przez przeszkoloną osobę).

Natychmiast zapewnić pomoc lekarską.

Kontakt ze skórą:

Zdjąć zanieczyszczoną odzież i buty. Zanieczyszczoną skórę umyć wodą z mydłem, a następnie dokładnie spłukać dużą ilością wody.

W przypadku wystąpienia i utrzymywania się podrażnienia lub jakichkolwiek innych objawów skonsultować się z lekarzem.

Kontakt z oczami:

Usunąć szkła kontaktowe, jeśli są. Zanieczyszczone oczy natychmiast płukać, przy szeroko rozwartych powiekach, ciągłym strumieniem wody przez około 15 minut. Uwaga: chronić oko nieskażone.

W przypadku wystąpienia podrażnienia lub jakichkolwiek innych objawów skonsultować się z lekarzem.

W przypadku utrzymywania się podrażnienia, bólu, obrzęku, łzawienia lub fotofobii poszkodowany powinien być skonsultowany przez lekarza specjalistę.

UWAGA: Nie stosować zbyt silnego strumienia wody, aby nie uszkodzić rogówki.

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

Polknięcie:

Nie prowokować wymiotów. Jeśli wystąpią samoistne wymioty poszkodowanego pochylić do przodu, aby ograniczyć ryzyko aspiracji do płuc.

Jeśli poszkodowany jest przytomny wypłukać usta wodą. Jeśli poszkodowany jest przytomny podać do wypicia 200 ml płynnej parafiny. **Nie podawać mleka, oleju, napojów alkoholowych.**

Natychmiast zapewnić pomoc lekarską.

4.2. Najważniejsze ostre i opóźnione objawy oraz skutki narażenia

Wdychanie: Powoduje zaczerwienienie i rozpulchnienie błon śluzowych jamy ustnej, kaszel, bóle i zawroty głowy, niekiedy stany upojenia, ospałość, śpiączka toksyczna, zaburzenia pamięci, niewyraźne widzenie, nerwowość i rozdrażnienie, duszności, toksyczne odoskrzelowe zapalenie płuc, nudności, wymioty; przy wysokich stężeniach par może nastąpić nagła utrata świadomości, drgawki.

Polknięcie: Powoduje nudności, obfite wymioty, przejściowe objawy uszkodzenia wątroby, ryzyko zachłystowego zapalenia płuc, krwawe wylewy w płucach, wysięki opłucnowe.

Kontakt z oczami: Wysokie stężenia par powodują słabe podrażnienie błon śluzowych oczu; bezpośredni kontakt z cieczą powoduje łzawienie, zaczerwienienie spojówek słabe podrażnienie.

Kontakt ze skórą: Powoduje zaczerwienienie i wysuszenie skóry, podrażnienie.

Narażenie przewlekłe: Zaburzenia ze strony ośrodkowego układu nerwowego w obrębie nerwów obwodowych, utrzymujące się po przerwaniu narażenia; przewlekłe zapalenia spojówek; zaburzenia węchu.

4.3. Wskazania dotyczące wszelkiej natychmiastowej pomocy lekarskiej i szczególnego postępowania z poszkodowanym

Nie prowokować wymiotów i nie podawać niczego doustnie osobie nieprzytomnej. Personelowi medycznemu udzielającemu pomocy pokazać kartę charakterystyki, etykietę lub opakowanie.

Wskazówki dla lekarza: Rozważyć podanie węgla aktywowanego w postaci papki (30 g węgla w 240 ml wody).

Stosować tlenoterapię lub intubację i sztuczny oddech. Kontrolować akcję serca (EKG).

Nie podawać adrenaliny i innych amin katecholowych.

Dalsze leczenie objawowe.

SEKCJA 5: POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU POŻARU

Zalecenia ogólne

Zawiadomić otoczenie o pożarze; usunąć z obszaru zagrożenia wszystkie osoby niebiorące udziału w likwidowaniu awarii; w razie potrzeby zarządzić ewakuację; wezwać ekipy ratownicze, Straż Pożarną i Policję Państwową.

5.1. Środki gaśnicze

Odpowiednie środki gaśnicze: małe pożary - dwutlenek węgla, proszki gaśnicze, piana; duże pożary – rozproszone lub mgłowe prądy wody, piana.

Niewłaściwe środki gaśnicze: zwarte prądy wody.

5.2. Szczególne zagrożenia związane z substancją lub mieszaniną

Łatwopalna ciecz i pary. Pary tworzą z powietrzem mieszaniny wybuchowe. Zamknięte opakowania/zbiorniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą wybuchnąć w wyniku wzrostu ciśnienia wewnątrz nich. W środowisku pożaru powstają tlenki węgla i inne niezidentyfikowane produkty niepełnego spalania. Unikać wdychania produktów spalania, mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia.

5.3. Informacje dla straży pożarnej

Postępować zgodnie z procedurami obowiązującymi przy gaszeniu pożarów chemikaliów.

Małe pożary gasić gaśnicą proszkową lub śniegową.

Duże pożary gasić z bezpiecznej odległości, zza osłon, przy użyciu zdalnych urządzeń tryskaczowych lub bezzałogowych działek – groźba wybuchu.

Zbiorniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury chłodzić rozproszonymi prądami wody, z bezpiecznej odległości (groźba wybuchu); o ile to **możliwe i bezpieczne** usunąć je z obszaru zagrożenia. Nie dopuścić do przedostania się ścieków po gaszeniu pożaru do kanalizacji i wód. Postępować zgodnie z procedurami obowiązującymi przy gaszeniu pożarów chemikaliów. Osoby biorące udział w gaszeniu pożaru powinny być przeszkolone, wyposażone w pełną odzież ochronną i aparaty oddechowe z niezależnym dopływem powietrza.

SEKCJA 6: POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU NIEZAMIERZONEGO UWOLNIENIA DO ŚRODOWISKA

6.1. Indywidualne środki ostrożności, wyposażenie ochronne i procedury w sytuacjach awaryjnych

Stosować środki ochrony indywidualnej – zob. sekcja 8 karty charakterystyki.

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

Zawiadomić otoczenie o awarii; usunąć z obszaru zagrożenia wszystkie osoby niebiorące udziału w likwidowaniu awarii; w razie potrzeby zarządzić ewakuację.

Unikać bezpośredniego kontaktu z uwalniającą cieczą. Unikać wdychania par/mgły.

W przypadku uwolnienia w zamkniętej/ograniczonej przestrzeni zapewnić skuteczną wentylację.

Wylimitować wszelkie źródła zapłonu – nie używać otwartego płomienia, nie palić tytoniu, nie używać narzędzi iskrzących itp.

Pary rozcieńczać rozproszonymi prądami wody.

UWAGA: Obszar zagrożony wybuchem. Obszar zagrożony pożarem i wybuchem. Zapobiegać gromadzeniu się par w nisko położonych lub ograniczonych przestrzeniach w celu uniknięcia wystąpienia wybuchowych stężeń par.

Pary mogą przemieszczać wzdłuż podłogi/gruntu do odległych źródeł zapłonu i stwarzać zagrożenie spowodowane cofającym się płomieniem.

6.2. Środki ostrożności w zakresie ochrony środowiska

Nie dopuścić do przedostania się produktu do studzienek ściekowych, wód lub gleby. Jeżeli to możliwe i bezpieczne, zlikwidować lub ograniczyć wyciek (uszczelnąć, zamknąć dopływ cieczy; uszkodzone opakowanie umieścić w opakowaniu awaryjnym). Ograniczyć rozprzestrzenianie się rozlewiska przez obwałowanie terenu.

W przypadku uwolnienia dużych ilości produktu i zanieczyszczenia środowiska powiadomić odpowiednie władze (służby bhp, ratownicze, ochrony środowiska, organy administracji, także sanitarnej).

6.3. Metody i materiały zapobiegające rozprzestrzenianiu się skażenia i służące do usuwania skażenia

Jeżeli to możliwe i bezpieczne, zlikwidować lub ograniczyć wyciek (uszczelnąć, zamknąć dopływ cieczy), uszkodzone opakowanie umieścić w opakowaniu awaryjnym. Ograniczyć rozprzestrzenianie się rozlewiska przez obwałowanie terenu; zebrane duże ilości cieczy odpompować. Małe ilości rozlanej cieczy przysypać niepalnym materiałem chłonny (np. ziemia, piasek, vermikulit), zebrać do zamykanego pojemnika na odpady. Unieszkodliwiać zgodnie z obowiązującymi przepisami. W razie potrzeby skorzystać z pomocy firm uprawnionych do transportu i likwidowania odpadów.

6.4. Odniesienia do innych sekcji

Odnieść się również do sekcji 8 i 13 karty charakterystyki.

SEKCJA 7: POSTĘPOWANIE Z SUBSTANCJAMI I MIESZANINAMI ORAZ ICH MAGAZYNOWANIE

Olej napędowy jest mieszaniną węglowodorów o zróżnicowanym działaniu toksycznym. Jest zaklasyfikowany jako produkt podejrzewany o działanie rakotwórcze. Z tego względu narażenie na ten produkt powinno być minimalizowane poprzez wprowadzenie odpowiednich środków kontroli ryzyka.

Pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie ryzyka dla zdrowia oraz środków ostrożności, jakie należy podjąć w celu ograniczenia narażenia, wymagań higienicznych, konieczności stosowania środków ochrony indywidualnej, działań zapobiegającym wypadkom i sytuacjom awaryjnym a także właściwych działań ratowniczych.

7.1. Środki ostrożności dotyczące bezpiecznego postępowania

Zapobieganie zatruciom: unikać przedłużającego się kontaktu ze skórą; unikać zanieczyszczenia oczu; unikać wdychania par/mgły; zapobiegać tworzeniu w powietrzu szkodliwych stężeń par. Zapewnić skuteczną wentylację; w miejscu, w którym jest możliwa emisja par przewidzieć wentylację wyciągową. Nieużywane opakowania trzymać zamknięte. Pojemniki powinny być otwierane wyłącznie pod okapem wentylacji wyciągowej. Pojemniki raz otwierane powinny być ponownie dokładnie zamknięte i ustawione w pozycji pionowej, aby zapobiec wyciekowi. Do napełniania i opróżniania zbiorników lub przesyłania rurociągami nie stosować sprężonego powietrza. Stosować środki ochrony indywidualnej zgodnie z informacjami zamieszczonymi w sekcji 8 karty charakterystyki.

Zapobieganie pożarom i wybuchom: zapobiegać tworzeniu w powietrzu palnych/wybuchowych stężeń par/mgły; wyeliminować źródła zapłonu - nie używać otwartego ognia, nie palić tytoniu, nie używać odzieży z tkanin podatnych na elektryzację; chronić zbiorniki przed nagraniem, instalować urządzenia elektryczne w wykonaniu przeciwwybuchowym, stosować mostkowanie i uziemianie. Zapewnić przestrzeganie wszystkich odpowiednich przepisów dotyczących atmosfer wybuchowych oraz postępowania i urządzeń magazynowych łatwopalnych produktów.

Zalecenia dotyczące higieny pracy

Przestrzegać ogólnie obowiązujące przepisy dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy. Postępować zgodnie z zasadami dobrej higieny przemysłowej.

Nie jeść, nie pić, nie palić w miejscu pracy. Myć ręce wodą z mydłem po zakończeniu pracy. Nie używać zanieczyszczonej odzieży. Zanieczyszczoną odzież natychmiast zdjąć, oczyścić/uprać przed ponownym użyciem.

UWAGA: Opróżnione, nieoczyszczone opakowania mogą zawierać pozostałości produktu (ciecz, pary) i mogą stwarzać zagrożenie pożarowe/wybuchowe. Zachować ostrożność. Nieoczyszczonych opakowań/zbiorników nie wolno: ciąć, wiercić, szlifować, sawać ani wykonywać tych czynności w ich pobliżu.

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

7.2. Warunki bezpiecznego magazynowania, w tym informacje dotyczące wszelkich wzajemnych niezgodności

Przechowywać zgodnie z przepisami dotyczącymi magazynowania cieczy łatwopalnych, w oryginalnych, właściwie oznakowanych, szczelnie zamkniętych opakowaniach i zbiornikach, ze stali nierdzewnej lub stali miękkiej, w miejscu chłodnym, dobrze wentylowanym. Pojemniki przechowywać z dala od źródeł ciepła i źródeł zapłonu, chronić przed bezpośrednim działaniem promieni słonecznych. Przechowywać z dala od silnych utleniaczy. Magazyn powinien być wyposażony w instalację wentylacyjną i elektryczną w wykonaniu przeciwwybuchowym. W pomieszczeniach magazynowych i wokół magazynu przestrzegać zakazu palenia tytoniu, używania otwartego ognia i narzędzi iskrzących.

7.3. Szczególne zastosowanie(-a) końcowe

Nie dotyczy.

SEKCJA 8: KONTROLA NARAŻENIA/ŚRODKI OCHRONY INDYWIDUALNEJ

8.1. Parametry dotyczące kontroli

Oleje mineralne wysokorafinowane - frakcja wdychalna

NDS: 5 mg/m³, NDSCh: -, NDSP: -

Możliwe składniki dla niektórych typów oleju

Naftalen [CAS 91-20-3]

NDS: 20 mg/m³; NDSCh: 50 mg/m³; NDSP: -

Trimetylobenzen [CAS 526-73-8; 95-63-6; 108-67-8; 25551-13-7]

NDS: 100 mg/m³; NDSCh: 170 mg/m³; NDSP: -

2-Etyloheksan-1-ol [CAS 104-76-7]

NDS: 5.4 mg/m³; NDSCh: 10.8 mg/m³; NDSP: -

Azotan 2-etyloheksylu 27247-96-7 [CAS 27247-96-7]

NDS: 3,5 mg/m³; NDSCh: 7 mg/m³; NDSP: -

Rozporządzenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz.U. 2018 poz. 1286, Dz.U. 2020 poz. 61)

Olej napędowy; paliwa do silników Diesla:

DNEL_{pracownik} (wdychanie, toksyczność ostra

4300 mg/m³ 15 min.

DNEL_{pracownik} (skóra, toksyczność przewlekła)

2.9 mg/kg/8h

DNEL_{pracownik} (wdychanie, toksyczność przewlekła)

68 mg/m³/8h (aerazol)

DNEL_{konsument} (wdychanie, toksyczność ostra

2600 mg/m³ 15 min.

DNEL_{konsument} (skóra, toksyczność przewlekła)

1.3 mg/kg/24h

DNEL_{konsument} (wdychanie, toksyczność przewlekła)

20 mg/m³/24h (aerazol)

PNEC_{woda słodka, morska, osad, gleba, oczyszczalnia ścieków}

Nie dotyczy – mieszanina substancji UVCB

8.2. Kontrola narażenia

Postać produktu: ciecz, ciśnienie oparów w warunkach standardowych (25°C) < 0,5 kPa.

Dzienny czas narażenia obejmuje do 8 godzin (o ile nie podano inaczej).

Przyjmuje się, że przestrzegane są stosowne, podstawowe normy higieny pracy przy wykonywaniu operacji w temperaturze o 20°C wyższej od temp. otoczenia

Stosowne techniczne środki kontroli:

Wskazana hermetyzacja procesu. Wentylacja ogólna i miejscowa instalacja wyciągowa oraz instalacja elektryczna w wykonaniu przeciwwybuchowym. Zalecane są wentylacja ogólna i/lub wyciąg miejscowy w celu utrzymania stężenia czynnika szkodliwego w powietrzu poniżej ustalonych wartości dopuszczalnych stężeń. Preferowany jest wyciąg miejscowy, ponieważ umożliwia kontrolę emisji par u źródła i zapobiega ich rozprzestrzenianiu się na stanowiska pracy znajdujące się w zasięgu. Podczas przelewania zalecane stosowanie pomp beczkowych.

Kontrolować każde potencjalne narażenie za pomocą środków takich jak bezpieczne lub zamknięte układy, prawidłowo zaprojektowane i konserwowane instalacje i obiekty oraz skuteczna wentylacja ogólna. Opróżnić układy i przewody przesyłowe przed otwarciem obudowy ochronnej. O ile to możliwe, opróżnić i przepłukać wyposażenie przed rozpoczęciem konserwacji.

Tam, gdzie występuje niebezpieczeństwo narażenia: należy poinformować zainteresowanych pracowników o specyfice narażenia i objaśnić im podstawowe czynności umożliwiające jego zminimalizowanie, zapewnić dostęp do skutecznych środków ochrony osobistej, usuwać wycieki i pozbywać się odpadów zgodnie z wymaganiami przepisów, nadzorować skuteczność środków kontroli, rozważyć zasadność zastosowania badań stanu zdrowia oraz określić i zastosować działania naprawcze.

Indywidualne środki ochrony:

Ochrona oczu lub twarzy:

Okulary ochronne w szczelnej obudowie (gogle) w przypadku wykonywania czynności stwarzających ryzyko prysnięcia do oka lub narażenia na działanie par.

Ochrona skóry:

Nosić rękawice ochronne nieprzepuszczalne, odporne na działanie olejów (np. perbutanu grubość > 0,1 mm, odporność na przebicie > 480 min., vitonu grubość > 0,1 mm, odporność na przebicie > 480 min., z kauczuku butylowego grubość > 0,1 mm, odporność na przebicie > 480 min). Wyboru materiału rękawic należy dokonać z uwzględnieniem zaleceń producenta

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

rękawic w zakresie czasu przebicia, szybkości przenikania i degradacji. Zaleca się regularne zmienianie rękawic i natychmiastową ich wymianę, jeśli wystąpią jakiegokolwiek oznaki ich zużycia, uszkodzenia (rozerwania, przedziurawienia) lub zmiany w wyglądzie (kolorze, elastyczności, kształcie). Nosić fartuch lub ubranie ochronne z materiałów powlekanych, odpornych na działanie produktu; obuwie ochronne olejoodporne, antypoślizgowe.

Ochrona dróg oddechowych:

W normalnych warunkach, przy dostatecznej wentylacji nie są wymagane; przy narażeniu na stężenia par przekraczające dopuszczalne wartości stosować zatwierdzony respirator z filtrem typu A. W przypadku prac w ograniczonej przestrzeni / niedostatecznej zawartości tlenu w powietrzu / dużej niekontrolowanej emisji / wszystkich okoliczności, kiedy maska z pochłaniaczem nie dają dostatecznej ochrony stosować aparat oddechowy z niezależnym dopływem powietrza.

Zagrożenia termiczne:

Nie określono.

Kontrola narażenia środowiska:

Zapobiec uwalnianiu nierozpuszczonej substancji oraz odzyskiwaniu jej z miejscowej wody odpływowej. Ryzyko narażenia środowiskowego zależy od osadów w wodzie słodkiej oraz od narażenia pośredniego ludzi (głównie poprzez połknięcie). W przypadku uwolnienia do oczyszczalni ścieków z gospodarstwa domowego nie wymaga się miejscowego uzdatniania wody odpływowej.

Nie wylewać szlamu przemysłowego na gleby naturalne. Szlam należy spalić, zneutralizować lub poddać regeneracji.

SEKCJA 9: WŁAŚCIWOŚCI FIZYCZNE I CHEMICZNE

9.1. Informacje na temat podstawowych właściwości fizycznych i chemicznych

a) Stan skupienia (20°C, 1013 hPa)	: Ciecz
b) Kolor	: Bezbarwna lub jasnożółta
c) Zapach	: Charakterystyczny
d) Temperatura topnienia/krzepnięcia	: Nie oznacza się
e) Temperatura wrzenia lub początkowa temperatura wrzenia i zakres temperatur wrzenia	: 175-180°C - początkowa temperatura wrzenia 95 % obj. destyluje do 360 °C
f) Palność materiałów	: Łatwopalna ciecz i pary.
g) Dolna i górna granica wybuchowości	: Brak danych (UWAGA : W specyficznych warunkach pary produktu mogą tworzyć mieszaniny wybuchowe z powietrzem).
h) Temperatura zapłonu	: >56°C
i) Temperatura samozapłonu	: ok 240°C (DIN51794:2003-05)
j) Temperatura rozkładu	: Nie dotyczy-mieszanina
k) pH	: Nie dotyczy
l) Lepkość kinematyczna (wg.PN-EN ISO 3104)	: 2.0 – 4.5 mm ² /s w 40°C : ok. 2.151 mm ² /s w 50°C Dla klasy 2: 1.5-4,0 mm ² /s w 40°C
m) Rozpuszczalność	: nierozpuszczalny w wodzie; rozpuszczalny w alkoholach, węglowodorach, eterach, dwusiarczku węgla, czterochlorku węgla, chloroformie.
n) Współczynnik podziału n-oktanol/woda (wartość współczynnika log)	: Nie dotyczy-mieszanina
o) Prężność pary	: Nie dotyczy
p) Gęstość lub gęstość względna	: 0.82 – 0.845 g/cm ³ w 15°C
q) Względna gęstość pary	: ok. 6 (powietrze = 1)
r) Charakterystyka cząsteczek	: Nie dotyczy

9.2. Inne informacje

Napięcie powierzchniowe : Nie dotyczy

SEKCJA 10: STABILNOŚĆ I REAKTYWNOŚĆ

10.1. Reaktywność

Mieszanina nie jest reaktywna.

10.2. Stabilność chemiczna

W normalnych warunkach temperatury i ciśnienia, przy przestrzeganiu zaleceń w zakresie warunków stosowania i magazynowania produkt stabilny.

10.3. Możliwość występowania niebezpiecznych reakcji

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

Nie są znane.

10.4. Warunki, których należy unikać

Wyeliminować wszelkie źródła zapłonu: iskry, wyładowania elektryczności statycznej, otwarty płomień, źródła ciepła. Szczególnie w warunkach atmosfery wybuchowej unikać źródeł zapłonu i działania ciepła.

10.5. Materiały niezgodne

Silne utleniacze. Zmiękcza lub rozpuszcza niektóre tworzywa sztuczne.

10.6. Niebezpieczne produkty rozkładu

Nie są znane. Produkty spalania powstające podczas pożaru zob. sekcja 5 karty charakterystyki.

SEKCJA 11: INFORMACJE TOKSYKOLOGICZNE

11.1. Informacje na temat klas zagrożenia zdefiniowanych w rozporządzeniu (WE) nr 1272/2008

Toksyczność ostra:

Olej napędowy; paliwa do silników Diesla:

LD50: >2000 mg/kg (doustnie, szczur)

LC50: 4100 mg/m³ (inhalacyjnie, szczur, 4h)

LD50: >5000 mg/kg (skóra, królik)

Działa szkodliwie w następstwie wdychania.

Działanie żrące/drażniące na skórę:

Działa drażniąco na skórę. Powoduje zaczerwienienie, wysuszenie i podrażnienie skóry.

Poważne uszkodzenie oczu/działanie drażniące na oczy:

Wysokie stężenia par powodują słabe podrażnienie błon śluzowych oczu; bezpośredni kontakt z cieczą powoduje łzawienie, zaczerwienienie spojówek słabe podrażnienie.

Działanie uczulające na drogi oddechowe lub skórę:

W oparciu o dostępne dane, kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Działanie mutagenne na komórki rozrodcze:

W oparciu o dostępne dane, kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Działanie rakotwórcze:

Produkt rakotwórczy Kat. 2. W związku z możliwą do zakwestionowania analizą węglowodorów pierścieniowych PAH oraz wysoką zawartością fenantrenu i pirenu w niektórych próbkach, podejrzewa się, że powoduje raka. Droga narażenia: skóra.

Szkodliwe działanie na rozrodczość:

W oparciu o dostępne dane, kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Olej napędowy; paliwa do silników Diesla: Badania toksyczności inhalacyjnej i dermalnej na zwierzętach wykazały, graniczne działania oleju napędowego na rozwój lub funkcjonowanie ich systemu reprodukcyjnego w zależności od drogi wnikania.

Wpływ na płodność:

NOAEL (dermalnie): 500 mg/kg wagi ciała/dzień.

NOAEC (inhalacyjnie): 1710 mg/m³ powietrza.

Badania rozwojowe:

NOAEL (dermalnie): 125 mg/kg wagi ciała/dzień.

NOAEC (inhalacyjnie): 2110 mg/m³ powietrza.

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie jednorazowe:

W oparciu o dostępne dane, kryteria klasyfikacji nie są spełnione.

Działanie toksyczne na narządy docelowe – narażenie powtarzane:

Może spowodować uszkodzenie narządów (krew, grasica, wątroba) w następstwie długotrwałego lub powtarzanego narażenia.

Zagrożenie spowodowane aspiracją:

Połknięcie i dostanie się przez drogi oddechowe może grozić śmiercią.

11.2. Informacje o innych zagrożeniach

Nie dotyczy.

SEKCJA 12: INFORMACJE EKOLOGICZNE

12.1. Toksyczność

Środowisko wodne:

Olej napędowy; paliwa do silników Diesla:

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

EL50: 68 mg/l - badanie toksyczności ostrej na bezkręgowcach słodkowodnych; *Daphnia magna*, 48h
NOEL: 0.2 mg/l - badanie toksyczności przewlekłej na bezkręgowcach; *Daphnia magna*, 21 dni
EL50: 22 mg/l - badanie toksyczności ostrej dla glonów słodkowodnych; *Pseudokirchinella subcapitata*, 72h
LL50: 21 mg/l - badanie toksyczności ostrej na rybach słodkowodnych; *Oncorhynchus mykiss*, 96h
NOEL: 0.083 mg/l - badanie toksyczności przewlekłej na rybach; *Oncorhynchus mykiss*, 14 dni

Osad:

Brak danych.

Środowisko lądowe:

Brak danych.

12.2. Trwałość i zdolność do rozkładu

Biotyczne:

Zdolność do biodegradacji: Olej napędowy; paliwa do silników Diesla: 60% po 28 dniach - łatwo biodegradowalny w wodzie.

Abiotyczne:

Hydroliza jako punkcja pH: węglowodory zawarte w produkcie nie są podatne na hydrolizę w warunkach środowiskowych (brak hydrolizujących grup funkcyjnych).

Fototransformacja: nie dotyczy.

12.3. Zdolność do bioakumulacji

Nie dotyczy, substancje UVCB (badanie naukowo nieuzasadnione).

12.4. Mobilność w glebie

Badanie adsorpcji/desorpcji – nie dotyczy, substancje UVCB (badanie naukowo nieuzasadnione). Może jednakże częściowo przenikać w głąb gleby powodując zanieczyszczenie wód gruntowych.

12.5. Wyniki oceny właściwości PBT i vPvB

Substancje wchodzące w skład produktu nie spełniają kryteriów PBT lub vPvB zgodnie z załącznikiem XIII rozporządzenia REACH.

12.6. Właściwości zaburzające funkcjonowanie układu hormonalnego

Brak danych.

12.7. Inne szkodliwe skutki działania

Produkt jest zaklasyfikowany jako niebezpieczny dla środowiska. Działa toksycznie na organizmy wodne; może powodować długotrzymujące się niekorzystne zmiany w środowisku wodnym.

SEKCJA 13: POSTĘPOWANIE Z ODPADAMI

13.1. Metody unieszkodliwiania odpadów

Klasyfikacja odpadów: odpowiednia do miejsca wytworzenia na podstawie kryteriów zawartych w obowiązujących przepisach. Jeśli produkt został użyty w jakichkolwiek dalszych operacjach/procesach, końcowy użytkownik powinien zdefiniować powstały odpad i przypisać właściwy kod.

Nie usuwać do kanalizacji. Nie dopuścić do zanieczyszczenia wód powierzchniowych i gruntowych. Nie składować na wysypiskach komunalnych. Rozważyć możliwość wykorzystania. Odzysk lub unieszkodliwianie odpadowego produktu przeprowadzać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zalecany sposób unieszkodliwiania: **spalanie**.

Odzysk (recykling) lub unieszkodliwianie odpadów opakowaniowych przeprowadzać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Opakowania wielokrotnego użytku, po oczyszczeniu, powtórnie wykorzystać.

UWAGA: Tylko opakowania całkowicie opróżnione i oczyszczone mogą być przeznaczone do recyklingu!

Unieszkodliwianie odpadów przeprowadzać w profesjonalnych, uprawnionych spalarniach lub zakładach uzdatniania/unieszkodliwiania odpadów.

Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2013 nr 0 poz. 21 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 13 czerwca 2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz.U. 2013 nr 0 poz. 888 z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10)

SEKCJA 14: INFORMACJE DOTYCZĄCE TRANSPORTU



Informacja ogólna

Produkt podlega przepisom dotyczącym przewozu towarów niebezpiecznych zawartym w ADR (transport drogowy), RID (transport kolejowy), IMDG (transport morski), ICAO/IATA (transport lotniczy).

Wytyczne do prawidłowego przygotowania transportu powinny być każdorazowo przygotowane przez nadawcę na podstawie: wiedzy o produkcie, koniecznych analiz i po odpowiedniej klasyfikacji RID /ADR.


OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

			
	RID, ADR	IMDG	IATA
14.1. NUMER UN LUB NUMER IDENTYFIKACYJNY ID	UN 1202	UN 1202	UN 1202
14.2. PRAWIDŁOWA NAZWA PRZEWOZOWA UN	OLEJ NAPĘDOWY	DIESEL FUEL	DIESEL FUEL
14.3. KLASA(Y) ZAGROŻENIA W TRANSPORCIE	3	3	3
Kod klasyfikacyjny	F1	--	--
Informacja cyfrowa o zagrożeniu	30	--	--
Nalepka(i) ostrzegawcza(e)	nr 3	nr 3	nr 3
14.4. GRUPA PAKOWANIA	III	III	III
14.5. ZAGROŻENIA DLA ŚRODOWISKA	Stwarza zagrożenie dla środowiska Mają zastosowanie przepisy szczególne pod 5.2.1.8 i 5.4.1.1.18	Stwarza zagrożenie dla środowiska	Stwarza zagrożenie dla środowiska
14.6. SZCZEGÓLNE ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DLA UŻYTKOWNIKÓW	Przestrzegać przepisów szczególnych określonych w przepisach. Przestrzegać środki ostrożności określone w sekcji 7 i sekcji 8.		
14.7. TRANSPORT MORSKI LUZEM ZGODNIE Z INSTRUMENTAMI IMO	Brak danych		

SEKCJA 15: INFORMACJE DOTYCZĄCE PRZEPISÓW PRAWNYCH

15.1. Przepisy prawne dotyczące bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska specyficzne dla substancji lub mieszaniny

Patrz także sekcja 13 karty charakterystyki.

Olej napędowy wymieniony jest t w załączniku I do DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2012/18/UE (Seveso III) w sprawie kontroli niebezpieczeństwa poważnych awarii związanych z substancjami niebezpiecznymi

Ustawa z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach (Dz.U. 2011 nr 63 poz. 322; Dz.U. 2015 nr 0 poz. 675, Dz.U. 2020 poz. 1337)

Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywę Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (sprostowanie Dz.Urz. L 136 z 29.5.2007 z późn. zmianami)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, zmieniające i uchylające dyrektywy 67/548/EWG i 1999/45/WE oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 (Dz.Urz. UE L Nr 353 z 31.12.2008 z późn. zmianami)

15.2. Ocena bezpieczeństwa chemicznego

Producent nie dokonał oceny bezpieczeństwa chemicznego mieszaniny. Dostępne są wyniki oceny bezpieczeństwa chemicznego dla składników mieszaniny znajdujące się w raporcie bezpieczeństwa chemicznego dla poszczególnych substancji.

SEKCJA 16: INNE INFORMACJE

Metoda klasyfikacji mieszaniny: metoda obliczeniowa, na podstawie składu oraz wyników badań zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu CLP.

Zakres aktualizacji: 1.2, 2, 3, 13, 15, 16. Wersja 2 (sekcja 8.2 i 15). Wersja 3: sekcja 9 i 10. Wersja 4: sekcja 9 i 15. Wersja 5: sekcja 1.1, 3, 8.1, 13, 14, 15. Wersja 6: sekcja 3.2, 8.1, 13. Wersja 7: sekcja 9 –temperatura samozapłonu, Wersja 8: sekcja 3. Wersja 9: sekcja 3, przegląd ogólny, aktualizacja przepisów. Wersja 10: rozp. UE 2020/878.

Aktualizacja 11.01.2018: sekcje 1, 3, 8.1, 16. Aktualizacja 12.2.2019 sekcja 3.2.

Dane zawarte w Karcie należy traktować wyłącznie jako pomoc dla bezpiecznego postępowania w transporcie, dystrybucji, stosowaniu i przechowywaniu. Karta nie jest świadectwem jakości produktu.

OLEJ NAPĘDOWY

Ekodiesel Ultra B,D,F, Olej napędowy arktyczny klasy 2, EFECTA DIESEL B,D,F, VERVA ON B,D,F

Data sporządzenia: 16.12.2005

Aktualizacja: 19.04.2021

Wersja: 1 (19.04.2021)

Informacje zawarte w Karcie dotyczą wyłącznie tytułowego produktu i nie mogą być aktualne lub wystarczające dla tego produktu użytego w połączeniu z innymi materiałami lub różnych zastosowaniach.

Stosujący produkt jest zobowiązany do przestrzegania wszystkich obowiązujących norm i przepisów a także ponosi odpowiedzialność wynikającą z niewłaściwego wykorzystania informacji zawartych w Karcie lub niewłaściwego zastosowania produktu.

Dodatkowe informacje ważne dla ochrony zdrowia i środowiska

Pracodawca jest zobowiązany przestrzegać postanowień określonych w przepisach określonych w sekcji 15 karty charakterystyki (jeśli dotyczy to konkretnego przypadku):

- szkolenia pracowników w zakresie ryzyka dla zdrowia, wymagań higienicznych, stosowania ochron indywidualnych, działań zapobiegających wypadkom, postępowań ratowniczych itd.,
- monitorowania stanu zdrowia pracowników,
- kontroli środowiska pracy, w szczególności stosowania metod wczesnego wykrywania narażenia,
- prowadzenia rejestru prac i rejestru pracowników,
- podejmowania środków i działań ograniczających narażenie.

Lista odpowiednich zwrotów wskazujących rodzaj zagrożenia, które nie zostały podane w całości w sekcjach 2 - 15 karty charakterystyki

H226	Łatwopalna ciecz i pary.
H304	Połknięcie i dostanie się przez drogi oddechowe może grozić śmiercią.
H315	Działa drażniąco na skórę.
H332	Działa szkodliwie w następstwie wdychania.
H351	Podejrzewa się, że powoduje raka <podać drogę narażenia, jeżeli definitywnie udowodniono, że inna droga narażenia nie powoduje zagrożenia>.
H373	Może powodować uszkodzenie narządów (nerek) poprzez długotrwałe lub narażenie powtarzane (doustnie).
H411	Działa toksycznie na organizmy wodne, powodując długotrwałe skutki.
EUH044	Zagrożenie wybuchem po ogrzaniu w zamkniętym pojemniku.
EUH066	Powtarzające się narażenie może powodować wysuszenie lub pęknięcie skóry.

Wyjaśnienie skrótów i akronimów stosowanych w karcie charakterystyki

NDS	Najwyższe dopuszczalne stężenie
NDSch	Najwyższe dopuszczalne stężenie chwilowe
NDSP	Najwyższe dopuszczalne stężenie pułapowe
UVCB	Substancje o nieznanym lub zmiennym składzie, złożone produkty reakcji lub materiały biologiczne
vPvB	(Substancja) Bardzo trwała i wykazująca bardzo dużą zdolność do bioakumulacji
PBT	(Substancja) Trwała, wykazująca zdolność do bioakumulacji i toksyczna
PNEC	Przewidywane stężenie niepowodujące skutków
DNEL	Poziom niepowodujący zmian
BCF	Współczynnik biokoncentracji
LD ₅₀	Dawka, przy której obserwuje się zgon 50% badanych zwierząt
LC ₅₀	Stężenie, przy którym obserwuje się zgon 50 % badanych zwierząt
EC _x	Stężenie, przy którym obserwuje się X % zmniejszenie wzrostu lub szybkości wzrostu
IC ₅₀	Stężenie, przy którym obserwuje się 50 % inhibicję badanego parametru
STOT	Działania toksycznego na narządy docelowe
NOEL(C)	Najwyższy poziom (stężenie) substancji, przy którym nie obserwuje się efektów
RID	Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych
ADR	Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych
IMDG	Międzynarodowy Kodeks Morski Towarów Niebezpiecznych
IATA	Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych

Scenariusze narażenia: zapisy ze scenariuszy narażenia zostały ujęte w treści karty charakterystyki mieszaniny.