

ROZDZIAŁ I

§ 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Instrukcja dotyczy sygnałów i wskaźników obowiązujących na kolejach dojazdowych użytku publicznego o szerokości toru 600, 750, 785, 800, i 1000 mm. Sygnały i wskaźniki nie zawarte w instrukcji mogą być stosowane tylko za każdorazowym zezwoleniem Ministra Komunikacji.
2. Sygnały przewidziane w instrukcji stosuje się na tych kolejach wąskotorowych (dojazdowych) na których największa dozwolona szybkość jazdy pociągów na szlaku nie przekracza 50 km/godz. Dla linii wąskotorowych (dojazdowych), na których zostanie dozwolona szybkość jazdy pociągów większa niż 50 km/godz., Ministerstwo Komunikacji, przy udzielaniu pozwolenia na prowadzenie ruchu z taką szybkością, określi każdorazowo, jakie przepisy sygnalizacji należy stosować.
3. Sygnały i wskaźniki służą do wzajemnego porozumiewania się personelu kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz sprawnej organizacji ruchu pociągów i pracy manewrowej.
4. Sygnał to znak umowny lub zespół tych znaków, zmieniający się w zależności od sytuacji (ruchowej), za pomocą których podaje się nakaz lub informacje, przede wszystkim drużynie pociągowej (lokomotywowej i konduktorskiej), a następnie innym pracownikom, czynności których są związane z ruchem pociągów, a wreszcie ogółowi pracowników kolejowych.
5. Wskaźnik to znak umowny, za pomocą którego podaje się wyżej wymienionym pracownikom (ust. 4) informacje o mniejszym znaczeniu aniżeli za pomocą sygnałów.
6. Sygnały dzieli się na wzrokowe i słuchowe. Sygnały wzrokowe dzieli się na dzienne, nocne oraz dające te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień, jak i w nocy.
7. Nocne sygnały wzrokowe należy stosować także w dzień, jeżeli sygnały dzienne nie są widoczne z odległości 160 m i mniejszej. Odnosi się to przede wszystkim do semaforów, tarcz ostrzegawczych, sygnałów drogowych i sygnałów na pociągach.
8. W tunelach, jeżeli sygnały dzienne nie są widoczne z przepisowej odległości, należy w pociągach stosować w dzień sygnały nocne.
9. W razie dostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sygnałów, należy dostosować się do tego sygnału, który bardziej zapewnia bezpieczeństwo.
10. Jeżeli ukazujący się sygnał (dzienny lub nocny) nie odpowiada ściśle obrazowi sygnałowemu ustalonymu w instrukcji, to jest to sygnał wątpliwy (niepewny). Każdy sygnał wątpliwy należy rozumieć w znaczeniu, który bardziej zapewnia bezpieczeństwo.
11. Jeżeli w porze ciemnej semafor ramienny wskazuje nocny sygnał Sr1 „Stój”, a dzienny – sygnał zezwalający na jazdę, ważny jest sygnał dzienny, jeżeli przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania (sygnał D1) lub nie podano innego sygnału „Stój”.
12. Pracownik kolejowy podczas pełnienia służby związanej z ruchem pociągów powinien mieć przy sobie właściwe przybory sygnałowe.
13. Każdy pracownik kolejowy, bez względu na to, czy praca jego jest związana z ruchem pociągów, czy też nie – powinien umieć i obowiązany jest podawać sygnał zatrzymania pociągu lub manewrującego składu w przypadku wyraźnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub życia ludzkiego.
14. Wszelkie warunki techniczne, instrukcje oraz inne zalecenia, odnoszące się do sygnalizacji, powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszej instrukcji.