

Załącznik do uchwały Nr 725/2024
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 13 sierpnia 2024 r.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Instrukcja maszynisty i prowadzącego
pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący
pojazdy kolejowe specjalne, które nie są
przeznaczone do samodzielnej jazdy po
czynnych torach kolejowych w PKP Polskie
Linie Kolejowe S.A. Itw – 1**

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

Biuro Dróg Kolejowych
ul Targowa 74, 03 – 734

www.plk-sa.pl,

e-mail: ilk@plk-sa.pl

22 473 20 40

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja
w celach komercyjnych, całości lub części przepisu,
bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione

Spis treści

Rozdział 1 Postanowienia ogólne	5
§ 1. Przedmiot instrukcji	5
§ 2. Podstawowe określenia stosowane w instrukcji	6
§ 3. Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe kolejowym z napędem	10
Rozdział 2 Uwarunkowania prawne w zakresie prowadzenia pojazdów kolejowych.....	10
§ 4. Obowiązujące przepisy prawne	10
§ 5. Wymagane uprawnienia do obsługi pojazdów kolejowych specjalnych, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych.....	11
§ 6. Wymagane uprawnienia do obsługi pojazdów kolejowych z napędem przez maszynistów.....	13
§ 7. Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych.....	14
§ 8. Dokumentacja w pojeździe kolejowym z napędem	15
Rozdział 3 Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty i prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych	16
§ 9. Zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty i prowadzącego pojazdy	16
§ 10. Obowiązki maszynisty i prowadzącego pojazdy kolejowe.....	16
§ 11. Obsada osobowa obsługi pojazdów kolejowych z napędem.....	19
§ 12. Znajomość odcinków linii kolejowej	20
§ 13. Znajomość typu pojazdu kolejowego	21
Rozdział 4 Obowiązki maszynisty i prowadzącego pojazdy w czasie wykonywania pracy	23
§ 14. Obowiązki przy rozpoczynaniu pracy.....	23
§ 15. Przygotowanie pojazdu do jazdy	25
§ 16. Obowiązki w czasie prowadzenia pociągu albo pojazdu kolejowego z napędem...25	
§ 17. Przeszkody w ruchu pociągów, albo pojazdów kolejowych z napędem	27
§ 18. Obowiązki w czasie wykonywania pracy manewrowej.....	28
§ 19. Przekazanie i przyjęcie pojazdu.....	28
§ 20. Obowiązki w czasie kończenia pracy.....	29
Rozdział 5 Postępowanie w sytuacjach szczególnych w czasie wykonywania pracy	29

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

§ 21. Pożar.....	29
§ 22. Zasady postępowania w przypadku wykrycia stanów awaryjnych taboru dSAT	30
§ 23. Postępowanie przy nagłym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub powstaniu zdarzenia bądź incydentu kolejowego	31
§ 24. Niezdolność do pracy	32
§ 25. Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w układach hamulcowych, podwoziu i częściach biegowych podczas pracy pojazdu kolejowego z napędem.	33
Załącznik nr 1	34
Załącznik nr 2.....	36
Tabela zmian.....	38

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

§ 1.

Przedmiot instrukcji

1. Instrukcja maszynisty i prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych Itw-1, zwana dalej instrukcją Itw-1, reguluje zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność maszynisty i prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych zwanego dalej „prowadzącym pojazdy”, eksploatowane w jednostkach organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. W odniesieniu do maszynistów Instrukcja Itw-1 dotyczy kategorii uprawnień „A”, jako kategorię ogólną obejmującą prowadzenie wszystkich pojazdów kategorii A: lokomotyw manewrowych, pociągów roboczych, kolejowych pojazdów specjalnych i wszelkich innych lokomotyw, kiedy używane są do przetaczania.
3. Świadectwo maszynisty kategorii A może obejmować jedną lub kilka podkategorii:
 - 1) **A1** = w przypadku ograniczenia do lokomotyw manewrowych;
 - 2) **A2** = w przypadku ograniczenia do pociągów roboczych;
 - 3) **A3** = w przypadku ograniczenia do kolejowych pojazdów specjalnych;
 - 4) **A4** = w przypadku ograniczenia do wszelkich innych lokomotyw, kiedy używane są do przetaczania;
 - 5) **A5** = inne, jeśli zezwolenie dotyczy usług lub taboru kolejowego nie objętego wyżej wymienionymi podkategoriami.
4. W odniesieniu do **prowadzących pojazdy kolejowe** w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych - pracownicy posiadający prawo kierowania pojazdem kolejowym (poza kategorią świadectwa maszynisty „A”) zwolnieni są z obowiązku uzyskania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty.
5. Przypisanie poszczególnych rodzajów uprawnień do typów pojazdów kolejowych z napędem eksploatowanych w Spółce jest publikowane na stronie głównej Intranetu przez Biuro Spraw Pracowniczych Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 2.

Podstawowe określenia stosowane w instrukcji

1. **Awaria** - uszkodzenie pojazdu kolejowego będące wynikiem działania siły wyższej (nadzwyczajne, niemożliwe do przewidzenia okoliczności i zdarzenia), zdarzeń losowych, wykolejeń, zamrożenia układów, zatarć części ruchomych wymagających ciągłego smarowania w trakcie eksploatacji, spowodowanych brakiem czynników smarnych, zbyt ciasnych lub luźnych połączeń, braku czynnika chłodzącego, pożaru, zmian konstrukcyjnych wprowadzonych bez dokumentacji zatwierdzonej zgodnie z wymaganiami wewnętrznymi Spółki. Mianem uszkodzeń awaryjnych nie można określać nadmiernych zużyć eksploatacyjnych, ani uszkodzeń powstałych z innych niż wymienione powyżej przyczyny.
2. **Drużyna trakcyjna** – obsługa pojazdu kolejowego z napędem prowadzona przez maszynistę, prowadzącego pojazd w obsadzie jedno lub dwuosobowej.
3. Dokument „**Przywrócenie do eksploatacji**” – dokument wydany przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, oznaczający zaświadczenie przekazane użytkownikowi, np. przedsiębiorstwu kolejowemu lub dysponentowi, przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, na podstawie dopuszczenia do użytkowania zgodnie z którym wszystkie stosowne prace utrzymaniowe zostały wykonane, a pojazd, który wcześniej został wycofany z eksploatacji, znajduje się w stanie pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie, z zastrzeżeniem ewentualnych czasowych ograniczeń dotyczących jego użytkowania
4. **dSAT** – detekcja stanów awaryjnych taboru.
5. **Europejski System Sterowania Pociągiem (ETCS)** – Europejski System Sterowania Pociągiem. Jest systemem umożliwiającym kontrolę prowadzenia pociągu przez maszynistę i stanowi część składową Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) (dalej systemem ERTMS/ETCS). Otwarty standard dla kolejowej sygnalizacji kabinowej, która podpowiada maszyniście jak powinien prowadzić pociąg, żeby było to bezpieczne. Informacje, które maszynista widzi własnymi oczami na semaforach i wskaźnikach znajdujących się przy torach są powielane na wyświetlaczu urządzenia pokładowego w jego kabinie. Dodatkowo system ETCS pilnuje czy maszynista stosuje się do tych wskazań, a jeżeli się nie stosuje to ma za zadanie zredukować lub zatrzymać pociąg.
6. **Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)** – obejmuje Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym. W jego skład wchodzi systemy ETCS i Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R).

7. **Europejski Rejestr pojazdów kolejowych (EVR)** – prowadzony przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej rejestr pojazdów kolejowych.
8. **Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R)** - to zunifikowana cyfrowa łączność radiowa klasy A, której celem jest zapewnienie komunikacji głosowej oraz cyfrowej transmisji danych niezbędnej do funkcjonowania systemu ETCS poziom 2. System GSM-R wraz z systemem ETCS tworzą Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym ERTMS. GSM-R jest siecią duplexową o strukturze komórkowej, przeznaczonej wyłącznie dla potrzeb kolei. System GSM-R pracuje w dedykowanym paśmie GSM-R 900 MHz.
9. **Kierownik pociągu gospodarczego i roboczego** – pracownik odpowiadający za organizowanie, przygotowanie i kierowanie pociągami służbowymi Spółki, wydaje polecenia związane z ruchem pociągu pracownikom pociągu służbowego, spełniający wymogi kwalifikacyjne i zdrowotne określone w rozporządzeniu wydanym przez Ministra Infrastruktury w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
10. **Książka pokładowa pojazdu kolejowego z napędem** – książka służąca do prowadzenia zapisów dotyczących pracy pojazdu, stwierdzonych usterek, awarii, wydarzeń, wykonanych czynności utrzymania P1 do P5, wykonanych napraw nieplanowych, odnotowania sprawności urządzeń bezpieczeństwa ruchu, wykonanych oględzin technicznych itp. (wzór książki zamieszczony w instrukcji Itw-4)
11. **Limited Supervision (LS)** - systemu ograniczonego nadzoru, który polega na tym, że w odróżnieniu do ETCS poziomu pierwszego, system ETCS LS nie przekazuje maszyniście wszystkich informacji (np. o każdym przejeździe, czy ograniczeniu prędkości i każdej innej sytuacji na którą powinien zareagować), lecz tylko wybrane oraz to, że system ten nie działa w każdym miejscu linii kolejowej ale tylko w tych miejscach, które uznaje się za krytyczne np. przed semaforami czyli tam gdzie powinien się zatrzymać lub zwolnić.
12. **Maszynista** - pracownik posiadający licencję maszynisty i świadectwo maszynisty, spełniający wymogi kwalifikacyjne i zdrowotne określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
13. **Odcinek linii kolejowej** – część linii kolejowej zawartą między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową.
14. **Oględziny** – czynności kontrolne mające na celu określenie wzrokowe lub słuchowe stanu technicznego pojazdu kolejowego, jego zespołu, podzespołu, elementu. Sprawdzenie kompletności pojazdu, uszkodzeń spowodowanych przez czynniki zewnętrzne, włamań i kradzieży wyposażenia pojazdu.

15. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
16. **Pociąg służbowy Spółki** - przyjęta na potrzeby niniejszej instrukcji ogólna nazwa dla pociągów uruchamianych na potrzeby wewnętrzne zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
17. **Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu. Pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze.
18. **Pojazd kolejowy specjalny** – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do działań kolejowego ratownictwa technicznego. Pojazdy specjalne obejmują tabor specjalny oraz pojazdy pomocnicze.
19. **Pojazd pomocniczy** – pojazd kolejowy, którego budowa nie pozwala na jego włączenie do składu pociągu. Do pojazdów pomocniczych zalicza się również pojazdy szynowo – drogowe.
20. **Pojazd trakcyjny** – pojazd kolejowy z napędem z wyłączeniem taboru specjalnego i pojazdów pomocniczych.
21. **Poziomy utrzymania pojazdu kolejowego** – zestawienie czynności utrzymaniowych wykonywanych dla danego pojazdu kolejowego określone zakresem tych prac.
22. **Pomiar** – czynność kontrolna mająca na celu określenie za pomocą przyrządów pomiarowych rzeczywistych wielkości mierzonych parametrów.
23. **Prowadzący pojazdy** - prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych, o których mowa w Ustawie o transporcie kolejowym i rozporządzeniach wykonawczych.
24. **Przewóz technologiczny** – przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy lub odbudowy, naprawy, utrzymania, nadzoru lub usuwania awarii.
25. **Spółka** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., (dalej: PLK SA).
26. **STM** (Specific Transmission Module) – pojazd wyposażony poza ETCS w dodatkowy specjalny moduł transmisyjny pobierający dane z urządzeń przytorowych, które nie są zgodnie z systemem ERTMS/ETCS.
27. **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego** – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu pojazdu kolejowego.
28. **Tabor specjalny** - pojazdy kolejowe specjalne przeznaczone w szczególności do prac remontowo-budowlanych lub kolejowego ratownictwa technicznego, których budowa pozwala na kursowanie samodzielne lub w składzie pociągu, przy zachowaniu określonych warunków dotyczących w szczególności miejsca ustawienia w składzie pociągu i prędkości jazdy. Na ścianach bocznych taboru specjalnego powinna być wskazana maksymalna prędkość jazdy, miejsce ustawienia w składzie pociągu i inne ograniczenia techniczne.

29. **Typ pojazdu kolejowego** – ogół rozwiązań technicznych zastosowanych w projekcie pojazdu, określonych zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi pojazdu.
30. **TDT** - Transportowy Dozór Techniczny, państwowa osoba prawna powołana do wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi zainstalowanymi na obszarze kolejowym, w kolejowych pojazdach kolejowych oraz na bocznicach kolejowych.
31. **Usługa trakcyjna** – działalność przewoźnika kolejowego lub posiadającego licencję na świadczenie usług trakcyjnych, polegająca na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego lub innych usług (np. przecieranie sieci trakcyjnej) albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem.
32. **Uszkodzenie** – nagła zmiana właściwości pojazdu kolejowego często związana z utratą właściwości użytkowych, uniemożliwiająca jego użytkowanie lub użytkowanie w ograniczonym zakresie (określonych) czynności.
33. **Wymagania techniczne** – warunki oraz kryteria, jakie musi spełniać pojazd kolejowy, jego zespół, podzespół, element, układ, obwód dopuszczony do eksploatacji.
34. **Wymiana** – zastąpienie uszkodzonego lub zużytego zespołu, podzespołu, elementu, nowym lub zregenerowanym.
35. **Zarządca infrastruktury** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie o transporcie kolejowym; funkcję zarządcy infrastruktury kolejowej wykonuje PLK S.A, dalej: zarządca).
36. **Zużycie** – zmiana własności fizycznych (geometrycznych, mechanicznych, elektrycznych) przez zespół, podzespół lub element pojazdu kolejowego w wyniku eksploatacji lub oddziaływania środowiska naturalnego.
37. **Zezwolenie dla typu pojazdu** - oznacza decyzję wydaną przez podmiot udzielający zezwolenia w oparciu o wystarczającą pewność, że wnioskodawca i podmioty zaangażowane w projektowanie, produkcję, weryfikację i zatwierdzenie typu pojazdu wypełnili stosowne obowiązki i zobowiązania w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w mającym zastosowanie ustawodawstwie, umożliwiając wprowadzenie pojazdu wyprodukowanego zgodnie z dopuszczonym projektem do obrotu i zapewniając, że typ pojazdu może być bezpiecznie użytkowany w obszarze użytkowania zgodnie z warunkami użytkowania pojazdu i, w stosownych przypadkach, innymi ograniczeniami określonymi w zezwoleniu dla typu pojazdu i mającymi zastosowanie do wszystkich pojazdów, na które udzielono zezwolenia dla pojazdu zgodnego z tym typem
38. **Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu** - oznacza decyzję wydaną przez podmiot udzielający zezwolenia w oparciu o wystarczającą pewność, że wnioskodawca i podmioty zaangażowane w projektowanie, produkcję, weryfikację i zatwierdzenie pojazdu

wypełnili stosowne obowiązki i zobowiązania w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w mającym zastosowanie ustawodawstwie lub zapewnienia zgodności z dopuszczonym typem pojazdu, umożliwiając wprowadzenie pojazdu do obrotu i zapewniając, że pojazd może być bezpiecznie użytkowany w obszarze użytkowania zgodnie z warunkami użytkowania i, w stosownych przypadkach, innymi ograniczeniami określonymi w zezwoleniu dla pojazdu i zezwoleniu dla typu pojazdu.

Terminy i pojęcia, które nie zostały ujęte w niniejszym paragrafie, stosuje się zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

§ 3.

Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe kolejowym z napędem

1. W kabinie pojazdu kolejowego z napędem poza drużyną trakcyjną mogą przebywać pracownicy Spółki wyznaczeni do nadzoru, wykonywania robót torowych oraz prowadzący jazdy kontrolne. Inni pracownicy powinni wcześniej uzyskać zgodę kierownika jednostki organizacyjnej, która jest użytkownikiem pojazdu kolejowego.
2. Liczbę pracowników, którzy mogą przebywać w kabinie pojazdu kolejowego z napędem określa dokumentacja techniczno-ruchowa danego typu pojazdu kolejowego.
3. Osobom jadącym w kabinie pojazdu kolejowego z napędem nie wolno utrudniać pracy maszyniście lub prowadzącemu pojazd. Występowanie takich przypadków maszynista lub prowadzący pojazd ma obowiązek zgłosić bezpośrednio przełożonemu.
4. Przedmioty oraz narzędzia mogą być przewożone w przeznaczonych do tego miejscach.

Rozdział 2

Uwarunkowania prawne w zakresie prowadzenia pojazdów kolejowych

§ 4.

Obowiązujące przepisy prawne

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (ze zmianami).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (ze zmianami).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 18 lipca 2005 r w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (ze zmianami).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem

i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (ze zmianami).

5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (ze zmianami).
6. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 listopada 2022 w sprawie ośrodków szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów.
7. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 października 2014 r. w sprawie listy podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności.
8. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (ze zmianami).
9. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (ze zmianami).
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty.
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (ze zmianami).
12. Rozporządzenie Komisji (UE) NR 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (ze zmianami).
13. Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (ze zmianami).
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty.
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2022 r. w sprawie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

§ 5.

Wymagane uprawnienia do obsługi pojazdów kolejowych specjalnych, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych

1. Dokumentem uprawniającym do pracy na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do

samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych jest **prawo kierowania** pojazdem kolejowym, którego wzór stanowi załącznik nr 7 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (ze zmianami).

2. Pracownicy prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych nabywają uprawnienia do prowadzenia tych pojazdów na podstawie rozporządzenia wymienionego w ust. 1.
3. Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne posiadające na swoim wyposażeniu urządzeń dźwignicowych pozostające pod nadzorem dozoru technicznego powinni uzyskać uprawnienia do obsługi tych urządzeń.
4. Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne przystosowane do poruszania się po torach kolejowych i drogach publicznych (pojazdy szynowo - drogowe) powinni dodatkowo ukończyć kurs dla kierowcy (operatora) pojazdu drogowego (maszyny budowlanej) i posiadać prawo jazdy (uprawnienia do obsługi) odpowiedniej kategorii.
5. Warunkiem wydania prawa kierowania pojazdem kolejowym jest zdanie egzaminu kwalifikacyjnego, zaliczenie jazdy próbnej, (z zastrzeżeniem ust. 6) uzyskanie autoryzacji oraz posiadanie przez pracownika orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań niezbędnych do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe.
6. Pracodawca wydaje prawo kierowania pojazdem kolejowym uprawniające do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych, bez konieczności ukończenia szkolenia teoretycznego oraz praktycznego i zdania egzaminu kwalifikacyjnego:
 - 1) uprawnionemu do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty na podstawie licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty
lub
 - 2) który posiada odpis świadectwa maszynisty wydane przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury stwierdzający, że wykonywał on uprzednio czynności na stanowisku maszynisty.
7. Pracodawca może zwolnić osoby posiadające ważną licencję maszynisty z obowiązku przechodzenia szkolenia teoretycznego i części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, a osoby posiadające zaświadczenie o ukończeniu szkolenia na licencję maszynisty – z obowiązku przechodzenia szkolenia teoretycznego.
8. Osoby uprawnione do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są

przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych, mogą prowadzić te pojazdy po torach czynnych jedynie w zakresie niezbędnym do wykonywania manewrów oraz przemieszczania pojazdu kolejowego do miejsca wykonywania pracy.

§ 6.

Wymagane uprawnienia do obsługi pojazdów kolejowych z napędem przez maszynistów

1. Dokumentami uprawniającymi maszynistę do prowadzenia pojazdu kolejowego są: licencja maszynisty oraz świadectwo maszynisty.

Licencja maszynisty jest wydawana przez Prezesa UTK w drodze decyzji na okres 10 lat. Warunkiem uzyskania licencji maszynisty jest przede wszystkim spełnienie wymagań zdrowotnych oraz odbycie szkolenia i zdanie egzaminu.

Świadectwo maszynisty wydawane jest przez Biuro Spraw Pracowniczych Centrali Spółki na wniosek Kierownika jednostki organizacyjnej właściwej dla zatrudnienia pracownika. Warunkiem uzyskania świadectwa maszynisty jest posiadanie licencji maszynisty, odbycie szkolenia, zdanie egzaminu oraz uzyskanie orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych.

2. Z obowiązku uzyskania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty zwolnieni są prowadzący pojazdy kolejowe:
 - 1) po liniach, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei Unii Europejskiej;
 - 2) po liniach turystycznych eksploatowanych w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, w tym kolei wąskotorowych;
 - 3) wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej;
 - 4) pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych;
 - 5) po liniach metra.
3. Świadectwo maszynisty uprawnia do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego z napędem u przewoźnika kolejowego lub zarządcy, który je wydał, w ramach określonej kategorii uprawnień i jest ważne na określonej infrastrukturę kolejową oraz określone typy pojazdów kolejowych. Kategorie i podkategorie uprawnień określa rozporządzenie (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

4. W przypadku, gdy maszynista przestał spełniać warunki niezbędne do posiadania świadectwa maszynisty Biuro Spraw Pracowniczych Centrali Spółki na wniosek kierownika jednostki organizacyjnej, który zatrudnia maszynistę, cofa lub zawiesza przedmiotowe świadectwo maszynisty.
5. Świadectwo maszynisty wygasa z mocy prawa z dniem rozwiązania lub wygaśnięcia umowy o pracę lub innego stosunku prawnego wiążącego maszynistę z Pracodawcą.
6. W powyższym przypadku Biuro Spraw Pracowniczych Centrali Spółki wydaje maszyniście odpis uzyskanego świadectwa maszynisty, którego wzór określa załącznik nr 2 do Procedury wydawania, aktualizacji, zawieszania i cofania świadectwa maszynisty w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ia-16.
7. Biuro Spraw Pracowniczych na wniosek kierownika jednostki organizacyjnej zatrudniającego maszynistę bezzwłocznie aktualizuje lub modyfikuje świadectwo maszynisty.

§ 7.

Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych

1. Maszynista i prowadzący pojazdy obowiązany jest znać i stosować w całości:
 - 1) niniejszą instrukcję Itw-1;
 - 2) Instrukcję sygnalizacji Ie-1.
2. Ponadto niżej wymienione instrukcje maszynista i prowadzący pojazdy obowiązany jest znać i stosować w częściach dotyczących pracy maszynisty i prowadzącego pojazdy:
 - 1) Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1;
 - 2) Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a;
 - 3) Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b;
 - 4) Instrukcję o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5;
 - 5) Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8;
 - 6) Instrukcję o technice wykonywania manewrów Ir-9;
 - 7) Instrukcję o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10;
 - 8) Instrukcję o kolejowym ratownictwie technicznym Ir – 15;
 - 9) Instrukcję o przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir – 16;
 - 10) Instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17;
 - 11) Instrukcję oceny technicznej i wykonywania pomiarów geometrycznych zestawów kołowych w pojazdach kolejowych Itw-2;

- 12) Instrukcję obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych Itw-3;
- 13) Instrukcję utrzymania pojazdów kolejowych Itw-4;
- 14) Wytyczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3;
- 15) Instrukcję o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych le -14;
- 16) Instrukcję o przygotowaniu zawodowym i doskonaleniu zawodowym pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ia-5;
- 17) Procedurę wydawania, aktualizacji, zawieszania i cofania świadectwa maszynisty w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ia-16;
- 18) Instrukcję regulującą zasady dokumentacji pracy i zużycia materiałów If-5;
- 19) Wykaz pojazdów kolejowych z napędem eksploatowanych w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. z określeniem rodzaju uprawnień niezbędnych do ich prowadzenia.

§ 8.

Dokumentacja w pojeździe kolejowym z napędem

1. Dokumenty, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym z napędem:
 - 1) dokument „Przywrócenie do eksploatacji” zgodnie z Instrukcją Itw-4;
 - 2) książka pokładowa pojazdu kolejowego z napędem;
 - 3) karta próby hamulca i urządzeń pneumatycznych, zwana dalej „kartą próby hamulca” (załącznik nr 5 do Instrukcji Itw-3) - wymagana podczas prowadzenia pociągu służbowego Spółki hamowanego hamulcem zespolonym;
 - 4) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu – wymagany podczas prowadzenia pociągu służbowego Spółki.
2. Maszynista i prowadzący pojazdy obowiązany jest znać i stosować w części dotyczącej jego pracy:
 - 1) dokumentację techniczno-ruchową (DTR), instrukcje obsługi i inne dokumentacje wydane dla danego typu pojazdu;
 - 2) dokumentację Systemu Utrzymania (DSU) typu pojazdu kolejowego lub wyciąg z DSU obejmujący zakres czynności P1 i kartę oznakowania pojazdu.
3. Maszynista i prowadzący pojazdy powinien znać i stosować się do wszelkich przepisów, związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony w jednostce organizacyjnej.
4. W każdej kabinie sterowniczej pojazdu kolejowego z napędem powinny znajdować się wymienione poniżej:
 - 1) po jednej tabliczce z identyfikatorem pojazdu kolejowego;
 - 2) nad stanowiskami, z których odbywa się kierowanie pojazdem, tabliczka określająca dopuszczalną prędkość eksploatacyjną według wzoru określonego na rys. 9

załącznika nr 4 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (ze zmianami);

- 3) po jednej tabliczce znamionowej.

Rozdział 3

Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty i prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych

§ 9.

Zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty i prowadzącego pojazdy

1. Podległość maszynisty i prowadzącego pojazdy określona jest w regulaminie jednostki organizacyjnej Spółki.
2. Maszynista i prowadzący pojazdy podczas obsługi pociągu w sprawach związanych z ruchem pociągu wykonuje polecenia kierownika pociągu i dyżurnego ruchu. Natomiast w czasie pracy manewrowej, w zakresie wykonywanej pracy wykonuje polecenia kierownika manewrów.

§ 10.

Obowiązki maszynisty i prowadzącego pojazdy kolejowe

1. Maszynista i prowadzący pojazdy zobowiązany jest znać obsługę i ogólną budowę pojazdów kolejowych, które obsługuje.
2. Maszynista i prowadzący pojazdy podczas wykonywania pracy obowiązany jest przestrzegać i stosować się do obowiązującego go zakresu przepisów wskazanych w niniejszej instrukcji.
3. Maszynista i prowadzący pojazdy zobowiązany jest rejestrować przebieg w kilometrach pojazdu kolejowego z napędem w Raporcie Dziennym pracy sprzętu oraz ciągniętych pojazdów kolejowych (przyczep). Wzór raportu Dziennego pracy sprzętu podany jest w Załączniku nr 2a Instrukcji regulującej zasady dokumentacji pracy i zużycia materiałów lf-5.
4. Ponadto do obowiązków maszynisty i prowadzącego pojazdy należy:
 - 1) przeprowadzanie utrzymania obsługiwanych pojazdów kolejowych z zakresu poziomu utrzymania P1;

- 2) dokładne, zgodne ze stanem faktycznym wypełnianie dokumentów związanych z pracą;
 - 3) fachowe i dokładne opisywanie w odpowiednich dokumentacjach, w szczególności w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, nieprawidłowości w pracy obsługiwanych pojazdów kolejowych;
 - 4) regularne uczęszczanie na szkolenia lub pouczenia okresowe, poddawanie się wymaganym badaniom lekarskim oraz składanie wymaganych egzaminów lub sprawdzianów wiedzy i umiejętności;
 - 5) dopilnowanie aby w kabinie pojazdu kolejowego z napędem znajdował się aktualny dokument „Przywrócenie do eksploatacji”.
5. Maszynista i prowadzący pojazdy zobowiązany jest wykonywać pracę w przydzielonej odzieży roboczej oraz korzystać ze środków ochrony indywidualnej, ponadto powinien dbać o czysty i schludny wygląd.
6. Podczas pracy maszynista lub prowadzący pojazd obowiązany jest posiadać:
- 1) stosowne uprawnienia do kierowania pojazdem kolejowym (licencję maszynisty oraz świadectwo maszynisty), w przypadku prowadzącego pojazd – prawo kierowania oraz upoważnienie;
 - 2) Kontrolkę znajomości odcinków linii kolejowych (dotyczy tylko maszynistów Spółki); Wzór kontrolki stanowi załącznik nr 1 do Instrukcji;
 - 3) Kontrolkę znajomości typów pojazdów kolejowych. Wzór kontrolki stanowi załącznik nr 2 do Instrukcji;
 - 4) aktualne rozkłady jazdy lub wyciągi z tych rozkładów - niezbędne do prowadzenia pociągu na wyznaczonym odcinku.
7. Maszynista i prowadzący pojazdy odpowiedzialny jest za wykonywanie pracy i obsługę przydzielonego pojazdu kolejowego z napędem w sposób gwarantujący bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w szczególności:
- 1) wykonywanie pracy zgodnie z obowiązującymi maszynistę i prowadzącego pojazdy postanowieniami przepisów;
 - 2) prawidłowe połączenie pojazdu kolejowego z napędem z innymi pojazdami kolejowymi (składem pociągu) i za otwarcie kurków przewodu hamulcowego między pojazdem kolejowym z napędem, a innymi pojazdami kolejowymi (składem pociągu);
 - 3) prawidłową eksploatację przydzielonego mu pojazdu kolejowego wraz ze znajdującymi się na nim urządzeniami i wyposażeniem;
 - 4) oszczędną gospodarkę paliwową i energetyczną;
 - 5) przestrzeganie przepisów i zasad bhp.
8. Podczas prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem, maszynistę i prowadzącego pojazdy obowiązuje zakaz używania telefonów komórkowych, za wyjątkiem sytuacji

szczególnych (np. brak radiołączności, wypadek) przewidzianych w innych przepisach wewnętrznych.

9. Oglądanie programów telewizyjnych na nośnikach audiowizualnych oraz korzystanie z gier w czasie pracy jest zakazane.
10. Maszynista i prowadzący pojazdy może odmówić wykonania polecenia (bez względu na to kto by je wydał) - jeżeli uzna, że wykonanie polecenia zagraża bezpieczeństwu. Za powyższą decyzję ponosi pełną odpowiedzialność.
11. Maszynista jest obowiązany do niezwłocznego poinformowania kierownika jednostki organizacyjnej, na rzecz której świadczy pracę lub usługi, w drodze pisemnego oświadczenia, o:
 - 1) świadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej
albo
 - 2) niewykonywania czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe na rzecz innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej.
12. Maszynista składa oświadczenie, o którym mowa w ust. 11, w dniu rozpoczęcia pracy lub świadczenia usług, a następnie w każdym przypadku podjęcia albo zaprzestania wykonywania czynności maszynisty na rzecz więcej niż jednego podmiotu.
13. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 11, powinno zawierać informację dotyczącą przeciętnej tygodniowej liczby godzin prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu u innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej.
14. Jeżeli zostało złożone oświadczenie, o którym mowa w ust. 11 pkt. 1, to kierownik jednostki organizacyjnej Spółki zatrudniającej danego maszynistę przekazuje je niezwłocznie Prezesowi UTK, nie później niż w terminie 14 dni od dnia złożenia tego oświadczenia przez maszynistę.
15. Przepisy ust. 7-13 stosuje się odpowiednio do prowadzącego pojazdy kolejowe, który świadczy pracę lub usługi na rzecz użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej.
16. Maszynista i prowadzący pojazdy jest obowiązany do niezwłocznego poinformowania kierownika jednostki organizacyjnej, na rzecz której świadczy pracę lub usługi, w drodze pisemnego oświadczenia, o okolicznościach dotyczących jego stanu zdrowia mających wpływ na zdolność prawidłowego realizowania przez niego uprawnień wynikających z posiadanego świadectwa maszynisty lub prawa kierowania pojazdem kolejowym.

§ 11.

Obsada osobowa obsługi pojazdów kolejowych z napędem

1. Pojazd kolejowy z napędem może obsługiwać maszynista albo prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych.
2. Pojazd kolejowy z napędem może być obsługiwany w obsadzie jednoosobowej lub wieloosobowej.
3. Jeżeli wymagana jest obsada wieloosobowa to skład jej określa Instrukcja obsługi pojazdów.
4. Jednoosobową obsługę można stosować:
 - 1) w pociągach lub pojazdach kolejowych z napędem kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 160 km/h i wyposażonymi w urządzenia „Samoczynnego Hamowania Pociągu (SHP), „Czuwak Aktywny” (CA), czynny Radio-Stop (RS) oraz w sprawną radiołączność pociągową;
 - 2) w pociągach, pojazdach kolejowych z napędem kursujących na liniach kolejowych z prędkością nie przekraczającą 160 km/h z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS w poziomie 0, w poziomie STM lub w poziomie 1 LS;
 - 3) w pociągach, pojazdach kolejowych z napędem wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2 oraz w urządzenia radiołączności pociągowej, kursujących na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2, z zastrzeżeniami określonymi w Instrukcji Ir-1a i 1b;
 - 4) w pojazdach pomocniczych, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed 14 listopada 1997 r. oraz spełniają wymogi oddziaływania na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, pod warunkami, że prędkość pojazdu nie przekracza 60 km/h oraz:
 - a) pojazd jedzie do usuwania awarii, uszkodzeń lub naprawy infrastruktury kolejowej na odcinku linii kolejowej zarządzanej przez daną jednostkę organizacyjną Spółki – wówczas pojazd może być prowadzony jednoosobowo tylko przez maszynistę posiadającego znajomość tego odcinka linii kolejowej, po którym odbywa się przejazdalbo
 - b) gdy w kabinie znajduje się drugi maszynista lub kierownik pociągu gospodarczego i roboczego.
5. Dwuosobowa obsługę trakcyjną stosuje się:

- 1) w pojazdach kolejowych z napędem poruszających się z prędkością nieprzekraczającą 160 km/h nie wyposażonych w urządzenia, o których mowa w ust. 4 pkt. 1;
- 2) w innych przypadkach określonych instrukcjach: Ir-1, Ir-1a oraz Ir-1b.

§ 12.

Znajomość odcinków linii kolejowej

1. Maszynista powinien potrafić przewidywać problemy, które mogą powstać w czasie jazdy, i odpowiednio im zapobiegać, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz z ekonomicznością jazdy. Powinien posiadać wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na trasie jazdy oraz ewentualnych tras zastępczych.
2. W przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowych przez maszynistę prędkość jazdy nie może być większa niż 40 km/h.
3. Znajomość odcinków linii kolejowych polega na znajomości warunków technicznych danej linii lub odcinka linii kolejowej, po której maszynista prowadzi pojazd kolejowy z napędem (pociąg), a przede wszystkim na znajomości:
 - 1) systemu blokady liniowej stosowanej na danej linii i związanych z nim przepisów;
 - 2) usytuowania torów głównych zasadniczych, głównych dodatkowych, peronów i miejsc zatrzymania pociągu;
 - 3) ogólnej orientacji odnośnie usytuowania przejazdów kolejowych leżących w poziomie szyn i sposób ich zabezpieczenia;
 - 4) ogólnej orientacji usytuowania mostów, tuneli i innych obiektów oraz profilu linii;
 - 5) innych zagadnień zgodnie z zakresem określonym w Załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (ze zmianami), jeżeli jest taka konieczność z uwagi na zakres obsługiwanych tras jazdy. Szczególnie dotyczy to diagnostycznych pojazdów kolejowych specjalnych.
4. Maszynista nabywa znajomość odcinków linii kolejowych po wykonaniu czterech jazd na danym odcinku linii kolejowej w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem, przy czym, o ile jest to możliwe, dwie jazdy należy odbyć między zmierzchem a świtem.
5. Po każdej nieobecności na danym odcinku linii kolejowej przekraczającej okres 6 miesięcy, a jeżeli ruch na danej części infrastruktury jest prowadzony jedynie w niektórych miesiącach roku – po każdej nieobecności przekraczającej okres 1 roku, ztraca się znajomość tych odcinków linii kolejowych.
6. Znajomość odcinków linii kolejowych, o których mowa w ust. 5 odzyskuje się po uprzednim wykonaniu przez maszynistę dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego

z napędem, w obrębie tych odcinków, przy czym, o ile jest to możliwe, jedną jazdę należy odbyć pomiędzy zmierzchem a świtem.

7. Naczelnik Sekcji jednostki organizacyjnej Spółki zatrudniającej maszynistę prowadzi, dla każdego maszynisty, szczegółowy wykaz obejmujący linie kolejowe i odcinki linii, których znajomość powinni oni posiadać, wraz ze wskazaniem dnia ostatniej jazdy w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem w każdym miesiącu roku kalendarzowego. Wykaz ten prowadzony jest w kontrolce znajomości odcinków linii kolejowych, której wzór stanowi załącznik nr 1 do Instrukcji.
8. Maszynista obowiązany jest z dwumiesięcznym wyprzedzeniem zgłosić termin utraty znajomości odcinków linii kolejowych naczelnikowi Sekcji lub innemu pracownikowi, któremu podlega w jednostce organizacyjnej, w której jest zatrudniony.
9. W przypadku:
 - 1) zakłóceń w ruch kolejowym w wyniku prowadzonych robót na torach lub powodujących konieczność odstępstw od wykonywania przewozów kolejowych na podstawie obowiązującego rozkładu jazdy pociągów;
 - 2) jednorazowych przewozów kolejowych;
 - 3) dostawy lub prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego;
 - 4) szkolenia lub egzaminowania maszynistów lub kandydatów na maszynistów;
 - 5) wykonywania przewozów technologicznych,

jeżeli maszynista albo kandydat na maszynistę ubiegający się świadectwo maszynisty nie posiadają znajomości odcinków linii kolejowych, na których mają prowadzić pojazd kolejowy albo pociąg, mogą go prowadzić pod warunkiem, że podczas jazdy obok nich znajduje się inny maszynista lub przedstawiciel jednostki organizacyjnej Spółki posiadający udokumentowaną znajomość tych odcinków.

§ 13.

Znajomość typu pojazdu kolejowego

1. Znajomość typu pojazdu kolejowego z napędem przez maszynistę i prowadzącego pojazdy kolejowe polega na znajomości budowy i obsługi danego typu pojazdu kolejowego, a przede wszystkim na znajomości:
 - 1) budowa danego typu pojazdu kolejowego, rozmieszczenie zespołów i podzespołów;
 - 2) obsługi pojazdu kolejowego;
 - 3) wyposażenie kabiny maszynisty, rozmieszczenie i przeznaczenie wskaźników i elementów sterowania w kabinie maszynisty;
 - 4) układu pneumatycznego i hamulcowego oraz wykonywania próby hamulców;
 - 5) części biegowych;

- 6) urządzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów;
 - 7) systemu rejestracji parametrów jazdy;
 - 8) systemu zasilania paliwem i układu wydechowego;
 - 9) urządzeń łączności radiowej;
 - 10) sposobu obsługi i techniki prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem;
 - 11) podstawowych wiadomości o dozorze technicznym;
 - 12) obowiązujących regulacji wewnętrznych.
2. Maszynista i prowadzący pojazdy kolejowe, którym przydzielono do obsługi dane typy pojazdów kolejowych z napędem, muszą posiadać znajomość budowy i obsługi tych pojazdów.
 3. Potwierdzeniem znajomości budowy typu pojazdu kolejowego przez:
 - 1) maszynistę jest uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu na świadectwo maszynisty lub sprawdzianu wiedzy i umiejętności na dany typ pojazdu;
 - 2) prowadzącego pojazdy kolejowe jest uzyskanie autoryzacji.
 4. Maszynista, który nie wykonuje czynności na stanowisku maszynisty przez co najmniej **6 miesięcy**, traci uprawnienia na wszystkie typy pojazdów oraz infrastrukturę, na które maszynista ma wydane świadectwo maszynisty.
 5. W przypadku przerwy w wykonywaniu czynności na stanowisku maszynisty, o której mowa w ust. 4 należy zawiesić świadectwo maszynisty, zgodnie z Procedurą Ia-16.
 6. Odwieszenie świadectwa maszynisty następuje, po uzyskaniu przez maszynistę pozytywnego wyniku ze sprawdzianu wiedzy i umiejętności na typy pojazdów oraz infrastrukturę, znajdujące się w świadectwie maszynisty.
 7. Znajomość danego typu pojazdu kolejowego z napędem maszynista zatracą, po przerwie w prowadzeniu danego typu przekraczającej **okres roku**.
 8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7 należy dokonać modyfikacji świadectwa maszynisty, zgodnie z Procedurą Ia-16.
 9. Ponowne nabycie znajomości typu pojazdu kolejowego z napędem po przerwie w prowadzeniu typu pojazdu, o której mowa w ust. 7, maszynista nabywa po uzyskaniu pozytywnego wyniku ze sprawdzianu wiedzy i umiejętności na ten typ pojazdu.
 10. Prowadzący pojazdy kolejowe, który nie wykonuje czynności na stanowisku prowadzący pojazdy kolejowe przez co najmniej **6 miesięcy**, traci uprawnienia na wszystkie typy pojazdów, na które ma wydane upoważnienie.
 11. W przypadku przerwy w wykonywaniu czynności na stanowisku prowadzący pojazdy kolejowe, o której mowa w ust. 10, przywrócenie uprawnień następuje po uzyskaniu pozytywnego wyniku autoryzacji.

12. W przypadku przerwy w wykonywaniu czynności na stanowisku prowadzący pojazdy kolejowe dłużej niż **12 miesięcy**, przywrócenie uprawnień następuje po uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu weryfikacyjnego.
13. Do rejestracji znajomości typu pojazdów kolejowych z napędem, przez maszynistę i prowadzącego pojazdy, służy kontrolka znajomości typów pojazdów kolejowych, której wzór stanowi załącznik nr 2 do niniejszej Instrukcji.
14. Naczelnik Sekcji jednostki organizacyjnej Spółki zatrudniającej maszynistę / prowadzącego pojazdy prowadzi, dla każdego maszynisty, prowadzącego pojazdy, szczegółowy wykaz obejmujący typy pojazdów, do obsługi których posiadają uprawnienia wraz ze wskazaniem dnia ostatniego prowadzenia typu pojazdu kolejowego w każdym miesiącu roku kalendarzowego. Wykaz ten prowadzony jest w kontrolce znajomości typu pojazdu kolejowego, której wzór stanowi załącznik nr 2 do niniejszej Instrukcji.
15. Maszynista zobowiązany jest z dwumiesięcznym wyprzedzeniem zgłosić upływające terminy zaistnienia okoliczności, o których mowa w ust. 4 i 7 (tj. przerwy w wykonywaniu czynności na stanowisku maszynisty oraz utraty znajomości typu pojazdu kolejowego), Naczelnikowi Sekcji lub innemu pracownikowi, któremu podlega w jednostce organizacyjnej, w której jest zatrudniony.
16. Prowadzący pojazdy zobowiązany jest z dwumiesięcznym wyprzedzeniem zgłosić upływające terminy zaistnienia okoliczności, o których mowa w ust. 10 i 12 (tj. przerwy w wykonywaniu czynności na stanowisku prowadzący pojazdy kolejowe), Naczelnikowi Sekcji lub innemu pracownikowi, któremu podlega w jednostce organizacyjnej, w której jest zatrudniony.
17. Naczelnicy Sekcji są zobowiązani do powiadomienia biura Zakładu o utracie uprawnień przez maszynistę / prowadzącego pojazdy, odpowiednio do wykonywania czynności maszynisty / prowadzącego pojazdy, bądź danego typu pojazdu kolejowego.

Rozdział 4

Obowiązki maszynisty i prowadzącego pojazdy w czasie wykonywania pracy

§ 14.

Obowiązki przy rozpoczynaniu pracy

1. Maszynista i prowadzący pojazdy ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych zadań.

2. Maszynista i prowadzący pojazdy przed podjęciem pracy zobowiązany jest do zapoznania się z wydanymi ogłoszeniami i potwierdzenia tego faktu podpisem w sposób ustalony w jednostce organizacyjnej Spółki.
3. Maszynista powinien otrzymać do wykonania pracy, pojazd kolejowy z napędem sprawny i dopuszczony do eksploatacji.
4. Podczas przyjmowania pojazdu kolejowego z napędem maszynista i prowadzący pojazd powinien:
 - 1) sprawdzić w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem zapisy potwierdzające wykonanie odnotowanych zakresów utrzymania oraz ważność przeglądu technicznego, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu kolejowego z napędem sprawnego technicznie;
 - 2) dokonać czynności wymaganych w Dokumentacji Systemu Utrzymania dla poziomu P1;
 - 3) sprawdzić stan urządzeń bezpieczeństwa (SHP, CA. Radio-stop - czy są sprawne i zaplombowane), urządzeń rejestrujących pracę pojazdu, jeżeli pojazd kolejowy z napędem jest w nie wyposażony;
 - 4) sprawdzić wyposażenie pojazdu kolejowego z napędem tj.:
 - a) książkę pokładową pojazdu kolejowego z napędem;
 - b) dokument „Przywrócenie do eksploatacji”;
 - c) radiotelefon zapewniający łączność z dyżurnym ruchu i kierownikiem pociągu;
 - d) przybory sygnałowe (trąbka, chorągiewka i latarka);
 - e) sprzęt p-poż.;
 - f) tarcze do osygnalizowania pojazdu kolejowego z napędem lub pociągu;
 - g) wyciąg z rozkładu jazdy (ważny dla szlaku, na którym ma się poruszać);
 - h) uszczelki gumowe do główek sprzęgów hamulcowych w liczbie 4 sztuk oraz płozy hamulcowe w liczbie 2 sztuk.
5. Jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu maszynista lub prowadzący pojazd stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy tym pojazdem, to powinien stwierdzone nieprawidłowości zgłosić bezpośrednio przełożonemu i zażądać ich usunięcia lub przydzielenia innego pojazdu kolejowego. Odnosi się to zarówno do pojazdu kolejowego z napędem jak i pojazdu kolejowego bez napędu, który ma być sprzęgnięty z tym pojazdem.
6. Obowiązki maszynisty lub prowadzącego pojazd przy dojeżdżaniu do innego pojazdu kolejowego lub do składu pociągu:
 - 1) dojazd do składu pociągu może nastąpić z prędkością nie przekraczającą 3 km/h po uprzednim zatrzymaniu pojazdu w odległości około 5 m od składu i przygotowaniu

sprzęgu śrubowego, przewodu głównego hamulcowego i zasilającego zgodnie z postanowieniami instrukcji obsługi i utrzymania hamulców kolejowych;

- 2) łączenie pojazdu kolejowego z napędem ze składem pociągu (innym pojazdem kolejowym) może nastąpić wyłącznie podczas postoju pojazdów, a po połączeniu pojazdu kolejowego z napędem z innym pojazdem kolejowym maszynista albo prowadzący pojazdy ma obowiązek sprawdzić prawidłowość wykonanego połączenia.

§ 15.

Przygotowanie pojazdu do jazdy

Do obowiązków maszynisty i prowadzącego pojazdy przy przygotowaniu pojazdu kolejowego do jazdy należy:

- 1) przeprowadzenie czynności z zakresu poziomego utrzymania P1;
- 2) właściwe wykonywanie czynności wymaganej próby hamulców, oddzielnie dla każdego hamulca, w jaki wyposażony jest pojazd kolejowy z napędem. Po przeprowadzeniu prób prawidłowość działania hamulców należy odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem;
- 3) właściwe osygnalizowanie czoła pojazdu i końca pojazdu (pociągu);
- 4) dokonanie sprawdzenia radiołączności pociągowej i Radio-Stopu oraz urządzeń czujności maszynisty – fakt sprawdzenia i potwierdzenie sprawności działania odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem;
- 5) zgłoszenie dyżurnemu ruchu za pomocą radiotelefonu gotowości pojazdu kolejowego z napędem do odjazdu, jednocześnie informując o wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy;
- 6) odjazd pojazdu kolejowego z napędem (pociągu) może nastąpić po otrzymaniu zezwolenia na jazdę oraz dokumentów pociągowych określonych w instrukcji prowadzenia ruchu pociągów Ir-1.

§16.

Obowiązki w czasie prowadzenia pociągu albo pojazdu kolejowego z napędem

1. Po uruchomieniu pociągu, albo pojazdu kolejowego z napędem maszynista albo prowadzący pojazdy sprawdza działanie urządzeń hamulcowych poprzez wykonanie hamowania kontrolnego zgodnie z postanowieniami instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców kolejowych Itw – 3.
2. W czasie jazdy maszynista, albo prowadzący pojazdy obowiązany jest:

- 1) obserwować sygnały i wskaźniki oraz ściśle stosować się do nich oraz w miarę możliwości zwracać uwagę na prowadzony pociąg lub pojazd kolejowy z napędem. Przy mijaniu posterunków ruchu i strażnic przejazdowych powinien uważać, czy ich obsługa nie podaje sygnałów, a w przypadku podawania stosować się do nich;
 - 2) podczas przejazdu w obrębie stacji obserwować drogę przebiegu;
 - 3) obserwować stan toru oraz sieci trakcyjnej nad torem, po którym prowadzi pociąg lub pojazd kolejowy z napędem i w miarę możliwości na torach sąsiednich, a w razie zauważenia jakichkolwiek niewłaściwości zgłosić najbliższemu dyżurnemu ruchu;
 - 4) prowadzić pociąg lub pojazd kolejowy z napędem zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy i otrzymanymi rozkazami pisemnymi. W żadnym jednak przypadku nie można przekraczać prędkości konstrukcyjnej pojazdu kolejowego z napędem i prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy lub wydanym rozkazie pisemnym;
 - 5) maszynista i prowadzący pojazdy obowiązany jest zmniejszyć natężenie świateł reflektorów w okolicznościach, w których zredukowanie natężenia światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy innych użytkowników toru lub drogi.
3. Podczas podjeżdżania do semafora wskazującego sygnał „Stój” maszynista lub prowadzący pojazdy powinien tak regulować prędkość, aby zatrzymać pociąg możliwie blisko semafora, jednak bez ryzyka pominięcia go, przy czym obraz sygnału na semaforze powinien być widoczny przez czołową szybę pojazdu kolejowego z napędem.
 4. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń sygnalizacyjnych maszynista lub prowadzący pojazdy obowiązani są niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu ostatniego miniętego posterunku ruchu lub najbliższego.
 5. Zabrania się wyłączania podczas jazdy w czynnych kabinach maszynisty pojazdów kolejowych z napędem, sprawnych urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, czuwaka aktywnego (CA), SHP i urządzeń radiołączności pociągowej. Urządzenia radiołączności na pojeździe kolejowym z napędem powinny być ustawione na właściwy dla danego rejonu kanał pracy radiotelefonu.
 6. Maszynista i prowadzący pojazdy obsługujący jednoosobowo pojazd kolejowy z napędem powinien wezwać do kabiny sterowniczej kierownika pociągu gospodarczego i roboczego, jeżeli w czasie jazdy pociągiem wystąpi co najmniej jeden z przypadków:
 - 1) prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (silna mgła, ulewny deszcz, śnieżyca, itp.);
 - 2) nie działania urządzeń kontrolujących czujność maszynisty, SHP i czuwaka aktywnego (CA) na pojeździe kolejowym z napędem;
 - 3) uszkodzenia radiotelefonu przewoźnego na pojeździe kolejowym z napędem;

- 4) uszkodzenia urządzeń sterowania drzwiami z pulpitu sterowniczego maszynisty.
7. W przypadku, o którym mowa w ust 6, przejście kierownika pociągu do i z pojazdu kolejowego z napędem powinno odbywać się na stacjach przyległych do miejsca wystąpienia usterki, po uprzednim zatrzymaniu pociągu, o czym z odpowiednim wyprzedzeniem w czasie, należy powiadomić dyżurnego ruchu.
8. W przypadku uszkodzenia na pojeździe kolejowym z napędem urządzenia radiołączności pociągowej lub wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty (SHP, CA, RS), w czasie jazdy pociągiem bez kierownika pociągu, maszynista obsługujący jednoosobowo pojazd z napędem może doprowadzić pociąg tylko do najbliższej stacji.
9. W przypadku uszkodzenia radiotelefonu maszynista winien powiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej stacji i postępować zgodnie z postanowieniami instrukcji o radiołączności pociągowej.
10. Podczas jazd doświadczalnych i próbnych obowiązują zasady obsługi pojazdu kolejowego z napędem określone w regulaminie tych jazd.

§ 17.

Przeszkody w ruchu pociągów, albo pojazdów kolejowych z napędem

1. Maszynista, albo prowadzący pojazdy obowiązany jest niezwłocznie zatrzymać pociąg lub pojazd kolejowy z napędem w następujących przypadkach:
 - 1) na sygnał „Stój” podawany jakimkolwiek sposobem, po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”, jeżeli nie nastąpiło samoczynne zatrzymanie pociągu, a przepisy wymagają żeby pociąg został zatrzymany;
 - 2) jeżeli semafor wskazuje sygnał wątpliwy lub sygnalizator świetlny jest ciemny;
 - 3) jeżeli pomimo podawanych sygnałów „Baczność” nie usuwają się z toru ludzie lub zwierzęta;
 - 4) dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd;
 - 5) uszkodzenia pojazdu kolejowego z napędem w sposób uniemożliwiający jego dalszą jazdę.
2. W przypadku wystąpienia w prowadzącym pojeździe kolejowym z napędem usterki nie wymagającej natychmiastowego zatrzymania pociągu maszynista powinien starać się zatrzymać pociąg w miarę możliwości na poziomym profilu toru szczególnie przy prowadzeniu ciężkich pociągów towarowych.
3. W każdym przypadku nieplanowanego zatrzymania pociągu lub pojazdu kolejowego z napędem na szlaku, maszynista obowiązany jest fakt ten niezwłocznie zgłosić do najbliższego posterunku nastawczego.

§ 18.

Obowiązki w czasie wykonywania pracy manewrowej

1. Obowiązki obsługi pojazdu kolejowego z napędem przy wykonywaniu pracy manewrowej ustalają postanowienia niniejszej instrukcji, instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów, instrukcji sygnalizacji, instrukcji o technice pracy manewrowej oraz regulaminu technicznego posterunku ruchu i regulaminu pracy boczniczy kolejowej.
2. W czasie prowadzenia manewrów drużyna trakcyjna powinna zwracać uwagę na bezpieczeństwo osób zatrudnionych przy manewrach.

§ 19.

Przekazanie i przyjęcie pojazdu

1. Przekazujący pojazd kolejowy z napędem, prowadzącemu pojazdy lub maszyniście przyjmującemu:
 - 1) w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem dokonuje wpisu istotnych informacji dotyczących:
 - a) stanu technicznego pojazdu kolejowego z napędem;
 - b) sprawności działania urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu (SHP, CA, RS) oraz urządzeń radiołączności;
 - c) stanu wyposażenia pojazdu kolejowego z napędem;
 - d) przekazania obowiązujących rozkazów pisemnych;
 - 2) udziela ustnej informacji o stanie technicznym pojazdu kolejowego z napędem.
2. Maszynista lub prowadzący pojazdy przyjmując pojazd kolejowy z napędem obowiązany jest:
 - 1) wysłuchać ustną informację o stanie technicznym pojazdu, przejąć dokumenty i obowiązujące rozkazy pisemne od maszynisty lub prowadzącego pojazdy kończącego pracę na pojeździe, dokonać wpisu potwierdzającego przyjęcie pojazdu w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem;
 - 2) sprawdzić adnotacje w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem dotyczące ważności przeglądu;
 - 3) w miejscach dostępnych z poziomu toru, dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych pojazdu kolejowego z napędem, (w tym zestawów kołowych i innych części układu biegowego), w celu sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków.

§ 20.

Obowiązki w czasie kończenia pracy

1. Zakończenie pracy na pojeździe kolejowym z napędem może nastąpić w zakładzie (sekcji) lub na stacji (na szlaku np. podczas pracy maszyn torowych, pociągów, PUN itp.).
2. Podczas kończenia pracy na pojeździe kolejowym z napędem, bez przekazania pojazdu maszyniście lub prowadzącemu pojazdy, do obowiązków maszynisty i prowadzącego pojazdy należy:
 - 1) zatrzymać pojazd kolejowy z napędem w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem;
 - 2) po wyłączeniu wszystkich urządzeń odwozić układ pneumatyczny pojazdu kolejowego z napędem;
 - 3) odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem istotne informacje o stanie paliwa (jeżeli pojazd nie jest wyposażony w system monitoringu paliwa), stanie technicznym pojazdu, stwierdzonych nieprawidłowościach i usterkach w czasie pracy pojazdu kolejowego z napędem;
 - 4) zdać lub zabezpieczyć pobrane wyposażenie pojazdu;
 - 5) zdać klucze od pojazdu kolejowego z napędem, jeżeli jest taka konieczność;
 - 6) poinformować przełożonego o wszystkich wydarzeniach w czasie wykonywania pracy, a jeżeli będzie taka konieczność złożyć zgłoszenie pisemne;
 - 7) zapisy w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem maszynista i prowadzący pojazdy obowiązany jest potwierdzić czytelnym podpisem.

Rozdział 5

Postępowanie w sytuacjach szczególnych w czasie wykonywania pracy

§ 21.

Pożar

1. W przypadku wystąpienia pożaru w pojeździe lub pociągu należy:
 - 1) podawać sygnał „Pożar”;
 - 2) zatrzymać pojazd kolejowy z napędem (pociąg) w miejscu gdzie jest możliwe przeprowadzenie akcji ratunkowej;
 - 3) zgłosić radiotelefonem lub innymi dostępnymi środkami do najbliższego posterunku ruchu o wystąpieniu pożaru, podając miejsce zatrzymania pojazdu (np. kilometr, tor, lokata słupa trakcyjnego itp.) oraz zażądać przybycia jednostki ratowniczo – gaśniczej na miejsce zdarzenia;

- 4) w miarę możliwości odjechać palącym się pojazdem kolejowym z napędem od składu innych pojazdów kolejowych, jeżeli zachodzi obawa, że pożar swoim rozmiarem może objąć te pojazdy (maszyny) oraz zabezpieczyć je przed zbiegnięciem;
 - 5) w przypadku linii zelektryfikowanej zażądać wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej;
 - 6) zabezpieczyć pojazd kolejowy z napędem i skład pociągu przed zbiegnięciem;
 - 7) wygasić silnik spalinowy, odłączyć baterię akumulatorów, zamknąć okna i drzwi na pojeździe kolejowym z napędem, przystąpić do gaszenia pożaru posiadаныmi środkami gaśniczymi.
2. W przypadku zauważenia pożaru pociągu lub pojazdu kolejowego na torach sąsiednich maszynista i prowadzący pojazdy obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu oraz w miarę możliwości jego drużynę pociągową, podając lokalizację zauważonego pożaru.
 3. W przypadku zauważenia pożaru lasu, skarpy, zabudowań, podkładów itp., maszynista i prowadzący pojazdy obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu, podając lokalizację pożaru.
 4. W przypadku pożaru pod siecią trakcyjną należy mieć na uwadze możliwość przepalenia sieci i wystąpienia zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.
 5. Zabrania się gaszenia wodą lub środkami gaśniczymi zawierającymi wodę urządzeń elektrycznych, mogących znajdować się pod napięciem, palących się materiałów ciekłych łatwo zapalnych i ciekłych zapalnych oraz towary niebezpiecznie reagujące z wodą.

§ 22.

Zasady postępowania w przypadku wykrycia stanów awaryjnych taboru dSAT

1. Maszynista w przypadku otrzymania od dyżurnego ruchu informacji o wykrytym stanie awaryjnym dSAT, zobowiązany jest do przeprowadzenia oględzin technicznych pojazdu.
2. Po przeprowadzeniu oględzin technicznych, maszynista informuje dyżurnego ruchu o podjętej decyzji co do możliwości dalszej jazdy.
3. W przypadku niebezpieczeństwa złamania osi zestawu kołowego lub w przypadku innych poważnych awarii należy zaprzestać dalszej jazdy i żądać pomocy.
4. Szczegółowe zasady postępowania w przypadku wykrycia stanów awaryjnych przez urządzenia dSAT określa Instrukcja Ir-1 oraz Wytyczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3.
5. Zasady postępowania z pojazdami kolejowymi uszkodzonymi w trakcie użytkowania określa Instrukcja utrzymania pojazdów kolejowych Itw-4.

§ 23.

Postępowanie przy nagłym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub powstaniu zdarzenia bądź incydentu kolejowego

1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, maszynista i prowadzący pojazdy zobowiązany jest natychmiast do:
 - 1) użycia na manipulatorze radiotelefonu przycisku automatycznego nadania sygnału „Alarm”. Spowoduje to automatyczne, samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem wyposażonych w system „Radio – Stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „Alarm”;
 - 2) podawania dźwiękowego i wzrokowego sygnału „Alarm” A1 (jeden długi, trzy krótkie sygnały syreną z jednoczesnym miganiem dwoma światłami białymi na czole lokomotywy);
 - 3) po nadaniu sygnału „Alarm” w sposób automatyczny należy niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym (kanał nr 8) najbliższego dyżurnego ruchu o przyczynie nadania tego sygnału. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym.
2. Po odebraniu słownie nadanego sygnału „Alarm”, należy natychmiast przerwać prowadzoną rozmowę.
3. Następnie wyjaśnić przyczyny jego nadania na kanale, na którym ten sygnał został nadany.
4. Fakt nadania lub odebrania sygnału „Alarm” oraz otrzymane w tym zakresie dyspozycje maszynista i prowadzący pojazdy powinien odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem.
5. Po wyjaśnieniu przyczyn automatycznego nadania sygnału „Alarm”, należy postępować zgodnie z otrzymanymi poleceniami. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych z miejsca zatrzymania przeszkód do jazdy, maszynista i prowadzący pojazdy powinien uruchomić jazdę i jechać do najbliższego posterunku ruchu z zachowaniem ostrożności – tak, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody, przy tym prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h.
6. Maszynista i prowadzący pojazdy po stwierdzeniu lub podejrzeniu faktu zaistnienia wypadku bądź wydarzenia – powinien niezwłocznie zgłosić o tym za pomocą dostępnych środków radiołączności najbliższemu posterunkowi ruchu, podając miejsce, ilość wykolejonych wagonów, rodzaj wagonów, uwolnienie towarów, w tym niebezpiecznych,

- w przypadku pożaru podać ilość palących się wagonów oraz czy są ranni lub ofiary w ludziach.
7. Maszyniście i prowadzącemu pojazdy nie wolno opuścić kabiny dopóki nie wykorzystają wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary wypadku.
 8. Maszynista i prowadzący pojazdy powinien w miarę możliwości udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku.
 9. Maszyniście i prowadzącemu pojazdy zabrania się samowolnego oddalania z miejsca wypadku lub wydarzenia, a ponadto bez uzyskania zgody komisji badającej przyczyny wydarzenia lub wypadku dokonywać zmiany usytuowania pojazdu kolejowego z napędem, ustawienia jego urządzeń tj. nastawnika jazdy i kierunkowego, głównego zaworu maszynisty itp. Dopuszczalne jest odstępstwo od powyższego wówczas, kiedy zachodzi konieczność zapobiegnięcia dodatkowemu zagrożeniu.
 10. Do obowiązków maszynisty i prowadzącego pojazdy po zdarzeniu kolejowym należy:
 - 1) zabezpieczenie wszystkich posiadanych przez niego dokumentów związanych z wykonywaną pracą;
 - 2) w przypadku wyposażenia pojazdu kolejowego z napędem w prędkościomierz z zapisem elektronicznym należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi i odczytywania danych z pamięci tych prędkościomierzy.
 11. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia bądź incydentu kolejowego oraz zacieranie śladów jest zabronione.

§ 24.

Niezdolność do pracy

Gdy maszynista lub prowadzący pojazdy stanie się niezdolny do dalszej pracy należy:

- 1) w przypadku jednoosobowej obsługi niezwłocznie przerwać pracę i zażądać pomocy;
- 2) w przypadku wieloosobowej obsługi pojazdu z drugim maszynistą lub prowadzącym pojazdy posiadającym prawo kierowania należy:
 - a) w pracy manewrowej przerwać pracę i zażądać pomocy;
 - b) w pracy pociągowej lub jeździe luzem pojazdu kolejowego z napędem dopuszcza się doprowadzić pociąg lub pojazd kolejowy z napędem luzem, z zachowaniem szczególnej ostrożności, do najbliższej stacji i zażądać pomocy.

§ 25.

Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w układach hamulcowych, podwoziu i częściach biegowych podczas pracy pojazdu kolejowego z napędem.

1. Jeżeli wystąpi uszkodzenie w układach hamulcowych pojazdów, maszynista i prowadzący pojazdy jest zobowiązany:
 - 1) przy uszkodzeniach hamulca zespolonego – pociągowego:
 - a) jeżeli działanie hamulca zespolonego nie gwarantuje bezpiecznego prowadzenia pociągu – należy pociąg zatrzymać i uzgodnić z najbliższym posterunkiem ruchu dalszy tok postępowania;
 - 2) przy uszkodzeniu hamulca dodatkowego przy jeździe luzem, pojazd kolejowy z napędem należy hamować hamulcem zespolonym;
 - 3) w przypadku uszkodzenia w pojeździe kolejowym z napędem hamulców zespolonego i dodatkowego w czasie jazdy luzem należy pojazd kolejowy z napędem zatrzymać hamulcem ręcznym (postojowym) i zażądać pomocy;
 - 4) w przypadku uszkodzenia hamulca ręcznego lub postojowego na pojeździe kolejowym z napędem, przy jego odstawieniu na postój, należy zabezpieczyć go przed zbiegnięciem;
 - 5) jeżeli w pojeździe kolejowym z napędem układ zasilający sprężonym powietrzem nie utrzymuje ciśnienia powietrza w zbiorniku głównym powyżej 0,55 MPa zabrania się dalszej jazdy.
2. W przypadku stwierdzenia wystąpienia podczas jazdy zablokowania się zestawu kołowego, uszkodzenia zawieszenia zestawu kołowego, uszkodzenia układu napędowego lub grzania się łożysk oraz w przypadku stwierdzenia stuków i uderzeń dochodzących od podwozia pojazdu, maszynista i prowadzący pojazdy ma obowiązek pojazd niezwłocznie zatrzymać i zablokować możliwości dalszej jazdy.
3. Przy awaryjnym zjeździe ze szlaku do stacji określić prędkość jazdy i fakt ten odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem.
4. W przypadku stwierdzenia, że dalsza jazda jest niemożliwa zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i zażądać pomocy.
5. W przypadkach innych niż określone w tej instrukcji należy postępować zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir-1 o prowadzeniu ruchu pociągów.
6. Wszelkie usterki i uszkodzenia stwierdzone przez maszynistę lub prowadzącego pojazd w pojazdach kolejowych z napędem lub innych pojazdach sprzęgniętych (przyczepach wózków motorowych, wagonach) należy odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem.

Sposób postępowania z kontrolką znajomości odcinków linii kolejowych.

1. Kontrolka znajomości odcinków linii kolejowych prowadzona jest od 01 stycznia do 31 grudnia roku, na który została sporządzona dla pracownika.
2. Po upływie każdego miesiąca kalendarzowego pracownik wpisuje w kolumnie 5 datę ostatniej jazdy. Jeżeli jazda się nie odbyła, stawia kreskę poziomą w rubryce danego odcinka linii.
3. Termin znajomości poszczególnych odcinków linii kolejowej traci ważność po upływie sześciu miesięcy niewykonywania na nich jazd.
4. Na dwa miesiące przed upływem terminu znajomości odcinków linii kolejowych wymienionych w kontrolce pracownik jest zobowiązany do zgłoszenia tego faktu Naczelnikowi Sekcji lub bezpośredniemu przełożonemu.
5. O utracie znajomości odcinków linii kolejowych pracownik powiadamia Naczelnika Sekcji lub bezpośredniego przełożonego.
6. Stronę czołową i kolumny 1-4 tabeli wypełnia Naczelnik Sekcji potwierdzając podpisem i pieczętąką.
7. Posiadacz kontrolki składa podpis na stronie czołowej oraz wypełnia kolumnę 5 tabeli potwierdzając ostatnią jazdę w danym miesiącu własnoręcznym podpisem.



Załącznik nr 1

.....
(pieczętąka Sekcji)

Kontrolka znajomości odcinków linii kolejowych

.....
(Imię i nazwisko posiadacza kontrolki)

Ważna na rok

.....
Podpis, data i pieczętąka wystawcy

.....
(podpis posiadacza kontrolki)

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Odcinki linii kolejowej			Data ostatniej jazdy wg. danych z rubryki nr 5 poprzedniej kontrolki	Ostatnia jazda - miesiąc											
Od stacji	Do stacji	Przez stacje		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1	2	3	4	5											
Warszawa Wschodnia	Warszawa Zachodnia	Warszawa Centralna	20.12.2023	-	27										

Podpis posiadacza kontrolki														
-----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

.....
(podpis maszynisty)

.....
(podpis wystawiającego kontrolkę)

Sposób postępowania z kontrolką znajomości typu pojazdu kolejowego.

1. Kontrolka znajomości typu pojazdu kolejowego prowadzona jest od 01 stycznia do 31 grudnia roku, na który została sporządzona dla pracownika.
2. Maszynista/prowadzący pojazdy kolejowe zobowiązany jest po otrzymaniu kontrolki wypełnić kolumnę nr 1, wpisując typy pojazdów kolejowych zgodnie z posiadanym świadectwem maszynisty/upoważnieniem.
3. Po upływie każdego miesiąca kalendarzowego pracownik wpisuje w kolumnie nr 3 datę ostatniej jazdy danym typem pojazdu kolejowego. Jeżeli jazda się nie odbyła, stawia kreskę poziomą w rubryce danego typu pojazdu.
4. Przerwa w wykonywaniu czynności na stanowisku maszynisty i prowadzącego pojazdy nie może trwać dłużej niż 6 miesięcy.
5. Maszynista traci znajomość danego typu pojazdu kolejowego po upływie 1 roku niewykonywania na nim jazdy.
6. Na dwa miesiące przed upływem terminów, o których mowa w pkt 4 i 5, pracownik jest zobowiązany do zgłoszenia tego faktu w sposób udokumentowany Naczelnikowi Sekcji lub bezpośrednio przełożonemu, który ten fakt podpisuje pod tabelą.
7. Stronę czołową i kolumnę nr 2 tabeli wypełnia Naczelnik Sekcji potwierdzając podpisem i pieczęcią.
8. Posiadacz kontrolki składa podpis na stronie czołowej oraz wypełnia kolumnę 3 tabeli potwierdzając ostatnią jazdę w danym miesiącu własnoręcznym podpisem.



Załącznik nr 2

.....
(pieczęćka Sekcji)

Kontrolka znajomości typu pojazdu kolejowego

.....
(Imię i nazwisko posiadacza kontrolki)

Ważna na rok

.....
(pieczęćka, data i podpis wystawcy)

.....
(podpis posiadacza kontrolki)

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Przykładowe wpisy do kontrolki

Typ pojazdu kolejowego	Data ostatniej jazdy wg. danych z rubryki nr 3 poprzedniej kontrolki	Ostatnia jazda - miesiąc											
		I	II	II	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1	2	3											
DH-350.11	23.10.2023	30	12										
Pług odśnieżny 411S	12.12.2023	2	-										
DS-Ż-02/03	10.11.2023	-	-										
WŻB-10	13.10.2023	-	-										
DS-Ż-04	22.09.2023	-	-										
WMB-10	15.11.2023	10	20										

Podpis posiadacza kontrolki													
-----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

.....
(podpis wystawiającego kontrolkę)

