

K-4

**INSTRUKCJA DLA MASZYNISTY
POJAZDU TRAKCYJNEGO**

„Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003r.
o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.)
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”

KATOWICE 2012r.

Właściciel: Koleje Śląskie Spółka z o.o.

Wydawca: Koleje Śląskie Spółka z o.o.
40-040 Katowice ul. Wita Stwosza 7 Tel. 32 494 06-63, fax: 32 494 06.62
e-mail: sekretariat@kolejeslaskie.com

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja
w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji, bez uprzedniej zgody
Koleje Śląskie Spółka z o.o. – jest zabronione

Warszawa, dnia 18 kwietnia 2012 r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

DECYZJA Nr DBK-501-5/12

Na podstawie z art. 18b ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) i § 3 pkt 2 lit. b rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 60 poz. 407 z późn. zm.) oraz w związku z art. 104 i z art. 107 § 4 oraz art. 162 § 1 pkt 1 i § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Nr 1199/12/11 z dnia 20 grudnia 2011 r.

**Koleje Śląskie Sp. z o.o.
40-040 Katowice
ul. Wita Stwosza 7**

AKCEPTUJĘ

regulacje wewnętrzne pod nazwą „**K-4 INSTRUKCJA DLA MASZYNISTY POJAZDU TRAKCYJNEGO**”

i jednocześnie

STWIERDZAM

wygaśnięcie decyzji Nr TTN-501-175/10 z dnia 24 listopada 2010 r.
akceptującej regulacje wewnętrzne pod nazwą „**K-4 INSTRUKCJA DLA MASZYNISTY I POMOCNIKA MASZYNISTY POJAZDÓW TRAKCYJNYCH**”, co jest zgodne ze słusznym interesem strony.

Powyższe regulacje wewnętrzne zostały zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jak w sentencji niniejszej decyzji

Zmiana warunków technicznych lub zasad i wymagań zawartych w zaakceptowanej regulacji wymaga podjęcia nowej decyzji w tym zakresie.

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, na podstawie art. 127 § 3 oraz art. 129 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Otrzymują:

1. Koleje Śląskie Sp. z o.o.
40-040 Katowice
ul. Wita Stwosza 7
2. Urząd Transportu Kolejowego a/a



P. O. PREZESA
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

UCHWAŁA NR100 / 2012
Zarządu Spółki Koleje Śląskie Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach
z dnia 25 września 2012 r.

§ 1

Zarząd Spółki pod firmą Koleje Śląskie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Katowicach, przyjmuje do stosowania i zobowiązuje pracowników Spółki do przestrzegania, następujących regulacji wewnętrznych zaakceptowanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, stanowiących załączniki do niniejszej uchwały:

- **K-1 Instrukcja określająca ogólne zasady utrzymania i eksploatacji pojazdów trakcyjnych**
- akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-501-1/12 z 23.03.2012 r.
- **K-2 Instrukcja obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych**
- akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-501-2/12 z 18.04.2012 r.
- **K-3 Instrukcja określająca metody i sposoby wykonywania pomiarów geometrycznych zestawów kołowych**
- akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-501-4/12 z 10.02.2012 r.
- **K-4 Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego** - akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-501-5/12 z 18.04.2012 r.
- **K-5 Instrukcja dla rewidenta taboru** - akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-501-3/12 z 24.04.2012 r.
- **K-6 Instrukcja dla kierownika pociągu i drużyn konduktorskich**
- akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-500-2/12 z 18.04.2012 r.
- **K-7 Instrukcja utrzymania i eksploatacji urządzeń radiołączności pociągowej i manewrowej**
- akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-500-3/12 z 18.04.2012 r.
- **K-8 Instrukcja o organizacji pracy manewrowej i zestawianiu pociągów**
- akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-500-4/12 z 24.04.2012 r.
- **K-9 Instrukcja postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych**
- akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-500-5/12 z 18.04.2012 r.
- **K-10 Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Kolei Śląskich Sp. z o.o.**
- akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-500-6/12 z 06.07.2012 r.
- **K-11 Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania wagonów pasażerskich**
- akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-501-7/12 z 10.02.2012 r.
- **K-12 Instrukcja dla pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego**
- akceptowana decyzją Prezesa UTK nr DBK-501-6/12 z 24.04.2012 r.

§ 2

Zarząd Spółki Koleje Śląskie zobowiązuje Dyrektorów Biur oraz i kierujących komórkami organizacyjnymi Spółki Koleje Śląskie do:

- 1) wyposażenia w aktualnie obowiązując regulacje wewnętrzne (instrukcje K-1, K-2, K-3, K-4, K-5, K-6, K-7, K-8, K-9, K-10, K-11, K-12) odpowiednio do wykonywanych zadań komórek organizacyjnych i posterunków pracy oraz do zaopatrzenia za potwierdzeniem odbioru, w aktualne instrukcje podległych pracowników, stosownie do zakresu przydzielonych im obowiązków,
- 2) wyznaczenia pracowników odpowiedzialnych za wprowadzanie zmian do ww. regulacji wewnętrznych i rozprawienie instrukcji (K-1 do K-12) w celu umożliwienia dostępu pracownikom wykonującym czynności związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego i związanych z funkcjonowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem.

§ 3

Postanowienia uchwały obowiązują z dniem jej podjęcia i podpisania. Jednocześnie tracą moc zaakceptowane w przez Prezesa UTK w 2010 roku następujące regulacje wewnętrzne:

- instrukcja K-1** wraz z decyzją nr TTN-501-172/10 z dn. 24.11.2010 r.,
- instrukcja K-2** wraz z decyzją nr TTN-501-173/10 z dn. 24.11.2010 r.,
- instrukcja K-3** wraz z decyzją nr TTN-501-174/10 z dn. 24.11.2010 r.,
- instrukcja K-4** wraz z decyzją nr TTN-501-175/10 z dn. 24.11.2010 r.,
- instrukcja K-5** wraz z decyzją nr TTN-501-176/10 z dn. 28.10.2010 r.,
- instrukcja K-6** wraz z decyzją nr TTN-500-260/10 z dn. 28.10.2010 r.,
- instrukcja K-7** wraz z decyzją nr TTN-500-261/10 z dn. 28.10.2010 r.,
- instrukcja K-8** wraz z decyzją nr TTN-500-262/10 z dn. 28.10.2010 r.,
- instrukcja K-9** wraz z decyzją nr TTN-500-263/10 z dn. 28.10.2010 r.,
- instrukcja K-10** wraz z decyzją nr TTN-500-264/10 z dn. 24.11.2010 r.

§ 4

Do monitorowania prawidłowej realizacji i przestrzegania uchwały zobowiązuje się kontrolerów oraz Pełnomocnika ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym Spółki Koleje Śląskie.

§5

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia

PREZES ZARZĄDU

/ - /

Marek Worach

WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Lp.	Zmiana (uzupełnienie) wynika z decyzji Prezesa UTK		Dotyczy § ust. pkt na str.	Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wnoszącego zmiany (uzupełnienia)
	z dnia	nr			

Wykaz stanowisk i jednostek organizacyjnych, które otrzymują instrukcję

1. Urząd Transportu Kolejowego.
2. Zarząd Kolei Śląskie Sp. z o.o.
3. Pełnomocnik ds. systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym.
4. Kontroler ds. taboru.
5. Kontroler ds. ruchu.
6. Maszynista instruktor.
7. Maszynista pojazdu trakcyjnego.
8. Dyspozytor.
9. Pracownicy odpowiedzialni za szkolenia.
10. Jednostki organizacyjne Kolei Śląskich Sp. z o.o. wg odrębnego rozdzielnika.

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	5
§1 PRZEDMIOT INSTRUKCJI	5
§2 DRUŻYNA TRAKCYJNA	6
§3 ZNAJOMOŚĆ OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW I INSTRUKCJI.....	8
§4 ZALEŻNOŚĆ FUNKCJONALNA I ORGANIZACYJNA MASZYNISTY	9
ROZDZIAŁ II OBOWIĄZKI I ODPOWIEDZIALNOŚĆ MASZYNISTY W CZASIE WYKONYWANIA PRACY	10
§5 OBOWIĄZKI MASZYNISTY	10
§6 ZNAJOMOŚĆ SZLAKU	11
§7 OBOWIĄZKI MASZYNISTY PRZY ROZPOCZYNANIU PRACY	13
A. <i>Przyjmowanie pojazdów trakcyjnych po przeglądzie technicznym</i>	<i>13</i>
B. <i>Przyjmowanie pojazdów trakcyjnych będących w okresie międzyprzeglądowym</i>	<i>15</i>
C. <i>Przekazywanie pojazdu trakcyjnego innemu maszyniście.....</i>	<i>18</i>
§8 DOJAZD DO SKŁADU, PRZYGOTOWANIE POCIĄGU DO JAZDY, ROZRUCH POCIĄGU.....	18
A. <i>Obowiązki maszynisty przy dojeżdżaniu do składu pociągu.....</i>	<i>18</i>
B. <i>Obowiązki maszynisty przy przygotowaniu pociągu do jazdy.....</i>	<i>19</i>
C. <i>Rozruch pociągu.....</i>	<i>20</i>
§9 OBOWIĄZKI MASZYNISTY W TRAKCIE PROWADZENIA POCIĄGU LUB JAZDY LUZEM.....	20
§10 POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU WYSTĄPIENIA PRZESZKÓD W PROWADZENIU POCIĄGU	23
§11 POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W TRAKCIE MANEWRÓW	23
§12 OBOWIĄZKI MASZYNISTY ZWIĄZANE Z ZAKOŃCZENIEM PRACY	24
§13 OBSŁUGA POJAZDU TRAKCYJNEGO W OKRESIE ZIMY	25
A. <i>Obsługa w okresie zimy elektrycznego pojazdu trakcyjnego.....</i>	<i>25</i>
B. <i>Obsługa w okresie zimy spalinowego pojazdu trakcyjnego.....</i>	<i>26</i>
C. <i>Nakazy wspólne dla obsługi w zimie pojazdów trakcyjnych spalinowych i elektrycznych.....</i>	<i>27</i>
ROZDZIAŁ III POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY.....	28
§14 POŻAR	28
§15 PRZERWA W ZASILANIU LUB USZKODZENIE SIECI TRAKCYJNEJ	29
§16 NIEZDOLNOŚĆ MASZYNISTY DO PRACY	30
§17 WYPADEK, WYDARZENIE KOLEJOWE LUB ZAISTNIENIE NAGŁEGO ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU KOLEJOWEGO	30
§18 USZKODZENIA POJAZDU TRAKCYJNEGO	33
A. <i>Uszkodzenie w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym powietrzem... ..</i>	<i>33</i>
B. <i>Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach biegowych podczas pracy pojazdu trakcyjnego.....</i>	<i>33</i>
C. <i>Uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego.....</i>	<i>34</i>
D. <i>Uszkodzenie prędkościomierza.....</i>	<i>35</i>
E. <i>Uszkodzenie syreny</i>	<i>35</i>
F. <i>Uszkodzenia maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego</i>	<i>35</i>
ROZDZIAŁ IV ZACHOWANIE OSTROŻNOŚCI PODCZAS WYKONYWANIA PRACY.....	37
§19 DOJŚCIE DO PRACY I POSTĘPOWANIE NA TERENIE KOLEJOWYM.....	37
§20 ZASADY BEZPIECZNEJ PRACY PRZY PRZYJĘCIU I PRZYGOTOWANIU DO DROGI POJAZDU TRAKCYJNEGO	39
§21 ZACHOWANIE OSTROŻNOŚCI PODCZAS PRZYGOTOWANIA POCIĄGU DO ODJAZDU.....	41
§22 ZACHOWANIE OSTROŻNOŚCI PODCZAS PROWADZENIA POCIĄGU	41
§23 PRZEWOŻENIE OSÓB I PRZEDMIOTÓW W POJEJDZIE TRAKCYJNYM	41
§24 POSTĘPOWANIE W RAZIE WYBRYKÓW CHULIGAŃSKICH, KRADZIEŻY, ROZBOJU I AKTÓW TERRORU	43
ZAŁĄCZNIKI.....	45
ZAŁĄCZNIK NR 1 WYKAZ USTEREK.....	45
§1 USTERKI ELIMINUJĄCE PRZYJĘCIE POJAZDU TRAKCYJNEGO DO PRACY PRZEZ DRUŻYNĘ TRAKCYJNĄ	45
§2 USTERKI W NADWOZIU POJAZDU TRAKCYJNEGO	47
ZAŁĄCZNIK NR 2 ZASADY UŻYTKOWANIA PÓLSPRĘGÓW DO ŁĄCZENIA ELEKTRYCZNYCH ZESPOŁÓW TRAKCYJNYCH Z LOKOMOTYWAMI POMOCNICZYMI.....	48
ZAŁĄCZNIK NR 3 WZÓR PRAWA KIEROWANIA POJAZDEM KOLEJOWYM.....	52

ZAŁĄCZNIK NR4 WZÓR KARTY ZNAJOMOŚCI SZLAKU	53
ZAŁĄCZNIK NR 5 WZÓR ŚWIADECTWA MASZYNISTY	54
ZAŁĄCZNIK NR6 EUROPEJSKI WZÓR LICENCJI MASZYNISTY	56
ZAŁĄCZNIK NR 7 WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH ZWIĄZANYCH Z NINIEJSZĄ INSTRUKCJĄ	57

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§1 Przedmiot instrukcji

1. Niniejsza instrukcja określa zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność maszynisty pojazdu trakcyjnego.
2. Przez maszynistę pojazdu trakcyjnego zwanego dalej maszynistą należy rozumieć pracownika, który posiada kwalifikacje i wymogi zdrowotne określone odrębnymi przepisami (patrz ust. 3) i jest zatrudniony na stanowisku maszynisty spalinowego lub elektrycznego pojazdu trakcyjnego.
3. Kwalifikacje maszynisty powinny być zgodne z obowiązującymi wymogami w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe, jak również w sprawie licencji, maszynisty świadectwa maszynisty
4. Definicje związane z niniejszą instrukcją:
 - a) **Koleje Śląskie** – skrótowa nazwa przedsiębiorstwa Koleje Śląskie Sp. z o.o. jako przewoźnika kolejowego,
 - b) **przewoźnik kolejowy** - przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną,
 - c) **zarządca infrastruktury** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową,
 - d) **infrastruktura kolejowa** - linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury,
 - e) **maszynista** - należy rozumieć pracownika, który posiada kwalifikacje i wymogi zdrowotne określone odrębnymi przepisami i jest zatrudniony na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego,
 - f) **drużyna trakcyjna** – zespół pracowników o odpowiednich kwalifikacjach obsługujących czynny pojazd trakcyjny lub pojazdy trakcyjne znajdujące się w pociągu lub jadące luzem, składający się z maszynisty (maszynistów) i pomocnika (pomocników) maszynisty, lub tylko maszynisty,
 - g) **drużyna pociągowa** – zespół pracowników o odpowiednich kwalifikacjach wyznaczonych do obsługi pociągu; na drużynę pociągową składa się drużyna trakcyjna i kierownik pociągu lub tylko drużyna trakcyjna,
 - h) **dyspozytor** – należy rozumieć dyspozytora zatrudnionego w Kolejach Śląskich na stanowisku dyspozytorskim, kierującego pracą drużyn pociągowych realizujących przewozy po liniach kolejowych,
 - i) **pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych,
 - j) **pojazd trakcyjny** - pojazd kolejowy z napędem własnym,

- k) **pojazdy trakcyjne Spółki** - szynowe pojazdy kolejowe z własnym napędem, którymi dysponują Koleje Śląskie Sp. z o.o., niezależnie od formuły prawnej przyjęcia ich do eksploatacji, tj. będące własnością lub współwłasnością Spółki Koleje Śląskie lub gdy Spółka uzyskała prawo do dysponowania nimi na podstawie leasingu, dzierżawy, najmu, itp.,
- l) **typ pojazdów kolejowych** - wspólne, charakterystyczne cechy i rozwiązania konstrukcyjne oraz parametry (techniczne i trakcyjne) pojazdów kolejowych pozwalające na zaklasyfikowanie pojazdu do tej samej grupy określonej i identyfikowanej jednakową nazwą oraz oznaczeniem (typu, serii) według obowiązujących zasad rejestracji i oznakowania pojazdów kolejowych,
- m) **pojazd prowadzący** - należy rozumieć pierwszy pojazd trakcyjny patrząc w kierunku jazdy pociągu,
- n) **lokomotywa przyprzęgowa** - należy rozumieć lokomotywę wpiętą do składu pociągu za lokomotywą prowadzącą lub na końcu pociągu w celu przesłania jej między stacjami,
- o) **trakcja wielokrotna** - należy rozumieć pracę prowadzącego pojazdu trakcyjnego z jednym lub więcej pojazdami trakcyjnymi,
- p) **lokomotywę nieczynną** - należy rozumieć lokomotywę która nie wytwarza siły pociągowej, odpowiednio przygotowaną do transportu,
- q) **lokomotywa pracująca na popychu** - należy rozumieć czynną lokomotywę pracującą na końcu pociągu,
- r) **stacja** - należy rozumieć posterunek zapowiadawczy w obrębie, którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się, co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy,
- s) **ogłoszenia** - należy rozumieć zarządzenia, decyzje, polecenia i informacje podawane do wiadomości drużynom trakcyjnym,
- t) **pociąg** jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze,
- u) **manewry** są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów.

§2

Drużyna trakcyjna

1. Pojazd trakcyjny prowadzący powinna obsługiwać drużyna trakcyjna w obsadzie jednoosobowej lub dwuosobowej.
2. Drużyna trakcyjna w obsadzie jednoosobowej składa się z maszynisty, a jeżeli wymagana jest obsada dwuosobowa składa się z maszynisty i pomocnika maszynisty. W szczególnych przypadkach obsługę pojazdu trakcyjnego może sprawować pomocnik maszynisty.
3. Jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się:
 - a) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 130 km/h i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi

w przynajmniej jeden rodzaj urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej, przy czym jeżeli urządzenia kontrolujące czujność maszynisty w kabinie sterowniczej nie wymagają współpracy z urządzeniami przytorowymi, jednoosobową obsługę można stosować także na liniach kolejowych niewyposażonych w te urządzenia,

- b) we wszystkich pociągach kursujących na liniach kolejowych z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi w urządzenia kontroli prowadzenia pociągu, nadzorujące przynajmniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości, oraz w urządzenia radiołączności pociągowej.
4. W trakcji wielokrotnej drużyna trakcyjna jest wieloosobowa i składa się z maszynisty, a w przypadku jeśli jest wymagana dwuosobowa obsada: z maszynisty i pomocnika maszynisty na lokomotywie prowadzącej oraz z pomocnika maszynisty na każdym pojeździe trakcyjnym połączonym sprzęgiem sterowania wielokrotnego lub z maszynisty na każdej lokomotywie niepołączonej sprzęgiem sterowania wielokrotnego z lokomotywą prowadzącą. Powyższa zasada nie dotyczy jazdy połączonych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz autobusów szynowych.
 5. Drużyna trakcyjna na lokomotywie przyprzęgowej jest złożona co najmniej z maszynisty.
 6. Na lokomotywie pracującej na popychu drużyna trakcyjna składa się – z maszynisty, a jeżeli wymagana jest obsada dwuosobowa - z maszynisty i pomocnika maszynisty.
 7. Maszyniście podlega pomocnik maszynisty, kandydat na maszynistę lub pomocnika maszynisty oraz inni pracownicy szkoleni, którzy zostali maszyniście przydzieleni.
 8. Skład drużyny trakcyjnej zależy jest od
 - a) rodzaju wykonywanej pracy,
 - b) rodzaju pojazdu trakcyjnego (tj. wyposażenia w urządzenia kontroli czujności maszynisty),
 - c) wyposażenia technicznego obsługiwanej linii,Za właściwy skład drużyny trakcyjnej odpowiedzialny jest dyspozytor i maszynista.
 9. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa, w skład której wchodzi drużyna trakcyjna oraz drużyna konduktorska lub tylko drużyna trakcyjna. W pociągach bez obsady konduktorskiej obowiązki drużyny konduktorskiej wykonuje drużyna trakcyjna.
 10. Pociągi pasażerskie przewożące pasażerów powinny mieć obsadę konduktorską składającą się co najmniej z kierownika pociągu, o ile jego zadania ruchowe nie są wykonywane przez innego pracownika lub przez urządzenia wyposażenia technicznego. Pociągi pasażerskie mogą jeździć bez kierownika pociągu, jeżeli zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie pasażerów jest zapewnione, a zamknięcie drzwi jest sygnalizowane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.

11. W przypadkach szczególnych takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty (SHP lub CA) albo urządzeń radiołączności (RT), przy jednoosobowej drużynie trakcyjnej, kierownik pociągu lub konduktor zobowiązany jest na wezwanie maszynisty zająć miejsce w kabinie sterowniczej, w celu obserwacji sygnałów i drogi przebiegu oraz czujności maszynisty. W przypadku braku kierownika pociągu maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji. O zaistniałej sytuacji maszynista winien powiadomić dyspozytora Spółki, a fakt ten odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem.

§3

Znajomość obowiązujących przepisów i instrukcji

1. Maszynista obowiązany jest znać i stosować w całości postanowienia:
 - a) niniejszej instrukcji,
 - b) Instrukcji pomocnika maszynisty spalinowego i elektrycznego pojazdu trakcyjnego (K-12),
 - c) instrukcji o sygnalizacji odpowiedniego zarządcy infrastruktury po którego linii prowadzony jest pociąg.
2. Pozostałe niżej wymienione instrukcje maszynista jest zobowiązany znać i stosować w częściach dotyczących pracy maszynisty, w szczególności:
 - a) Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów odpowiedniego zarządcy infrastruktury, po którego linii odbywa się ruch pociągu,
 - b) Instrukcję Kolei Śląskich o radiołączności pociągowej i manewrowej K-7 ,
 - c) Instrukcję Kolei Śląskich określającą zasady utrzymania i eksploatacji pojazdów trakcyjnych K-1.
 - d) Instrukcję Kolei Śląskich obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych K-2,
 - e) Instrukcję Kolei Śląskich o organizacji pracy manewrowej i zasadach zestawiania pociągów K-8,
 - f) Instrukcję Kolei Śląskich postępowania w przypadku wystąpienia poważnego wypadku, wypadku i incydentu K-9 w zakresie:
 - postępowania drużyny trakcyjnej podczas wystąpienia poważnego wypadku, wypadku i incydentu,
 - postępowania drużyny trakcyjnej w przypadku zauważenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - postępowania drużyny trakcyjnej po wystąpieniu zdarzenia i współpracy z komisjami kolejowymi na miejscu zdarzenia.
3. Maszynista powinien znać i stosować postanowienia wszelkich innych przepisów, instrukcji i regulaminów związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony przez kierownika jednostki organizacyjnej w której jest zatrudniony.

§4

Zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty

1. Maszynista podlega bezpośrednio dyspozytorowi.
2. Maszynista, podczas obsługi pociągu, w zakresie związanym z ruchem pociągu wykonuje polecenia kierownika pociągu i dyżurnego ruchu.
3. Maszynista w czasie pracy manewrowej w zakresie wykonywanej pracy wykonuje polecenia kierownika manewrów.
4. W przypadku stwierdzenia przez osoby upoważnione do przeprowadzania kontroli, że podczas wykonywania pracy przez maszynistę, występują nieprawidłowości w zakresie przestrzegania obowiązujących maszynistę przepisów obsługi taboru, przestrzegania dyscypliny pracy oraz przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy, maszynista jest zobowiązany do stosowania się do poleceń wydawanych przez kontrolujących.

Rozdział II

OBOWIĄZKI I ODPOWIEDZIALNOŚĆ MASZYNISTY W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

§5

Obowiązki maszynisty

1. Maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych czynności.
2. Jeżeli maszynista nie może stawić się do pracy, gdy przyczyna jest z góry znana, winien uprzedzić o tym fakcie pracodawcę przed dniem przewidywanej nieobecności.
3. Obowiązkiem maszynisty jest uczęszczanie na pouczenia okresowe, poddawanie się wymaganym egzaminom i badaniom lekarskim.
4. Maszynista obowiązany jest znać budowę i obsługę typów pojazdów trakcyjnych, jakie zostały przydzielone jednostce organizacyjnej, w której jest zatrudniony (zależnie od posiadanych przez maszynistę kwalifikacji).
5. Maszynista podczas wykonywania pracy obowiązany jest przestrzegać i stosować się do obowiązującego go zakresu przepisów (regulacji wewnętrznych, regulaminów i instrukcji).
6. Maszynista jest zobowiązany do nadzorowania i kierowania pracą pomocnika maszynisty i pracowników szkolonych oraz za praktyczne szkolenie pomocnika maszynisty, przydzielonego kandydata na maszynistę lub kandydata na pomocnika maszynisty w zakresie wiadomości niezbędnych do samodzielnego wykonywania obowiązków.
7. W zakresie wypełnianych dokumentów maszynista jest zobowiązany:
 - a) dokładnie i zgodnie ze stanem faktycznym wypełniać dokumenty związane z jego pracą,
 - b) dokładnie opisywać w odpowiednich dokumentach zauważone nieprawidłowości w pracy pojazdów trakcyjnych.
8. Maszynista stosuje się zawsze do regulacji wewnętrznych właściwego Zarządcy Infrastruktury na którego linii prowadzi aktualnie pracę.
9. Maszynista wykonujący pracę manewrową obowiązany jest znać regulaminy techniczne stacji w części dotyczącej jego pracy.
10. Dbając o pozytywny wizerunek Kolei Śląskich, maszynista powinien wyglądać czysto i schludnie.
11. Podczas pracy maszynista obowiązany jest posiadać:
 - a) dokument tożsamości,
 - b) prawo kierowania pojazdem kolejowym (załącznik nr 3),
 - c) aktualną kartę znajomości szlaku, (załącznik nr 4)
 - d) świadectwo maszynisty (załącznik nr 5),
 - e) licencję maszynisty (załącznik nr 6),
 - f) legitymację pracownika,

- g) aktualne zezwolenie do przebywania na obszarze kolejowym właściwego Zarządcy Infrastruktury,
 - h) aktualne i odpowiednie rozkłady jazdy z dodatkami dotyczące prowadzenia pociągu na wyznaczonym odcinku,
 - i) wypełnioną kartę pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów,
 - j) inne wymagane upoważnienia.
12. Maszynista odpowiedzialny jest za wykonywanie pracy i obsługę przydzielonego pojazdu trakcyjnego w sposób gwarantujący bezpieczeństwo ruchu kolejowego tj. powinien:
- a) wykonywać pracę pociągową i pozapociągową zgodnie z obowiązującymi maszynistę postanowieniami regulacji wewnętrznych Kolei Śląskich i właściwego Zarządcy Infrastruktury,
 - b) prawidłowo eksploatować przydzielony pojazd trakcyjny wraz ze znajdującymi się na nim urządzeniami i wyposażeniem,
 - c) przestrzegać zasad oszczędnego zużycia paliwa i energii elektrycznej,
 - d) przestrzegać przepisów i zasad bhp,
 - e) przestrzegać rozkładowego czasu jazdy pociągu.
13. Maszynista odpowiada za prawidłowe połączenie pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu i za otwarcie kurków końcowych przewodu hamulcowego między lokomotywą, a składem pociągu.
14. Przed przystąpieniem do obsługi pojazdu trakcyjnego przygotowanego do jazdy, prowadzącego pociąg albo jadącego luzem, maszynista winien sprawdzić, czy w pojeździe znajdują się następujące dokumenty i wyposażenie:
- a) aktualne świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego,
 - b) karta próby hamulca,
 - c) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu ,
 - d) książka pokładowa pojazdu kolejowego z napędem,
 - e) bloczki rozkazów pisemnych (N, O, S)

§6

Znajomość szlaku

1. Znajomość szlaku polega na rozeznaniu w zakresie warunków technicznych danej linii lub odcinka linii kolejowej, po której maszynista prowadzi pociąg, a przede wszystkim na znajomości:
- a) rodzaju blokady liniowej stosowanej na danym odcinku linii,
 - b) usytuowania sygnalizatorów i wskaźników,
 - c) usytuowania oraz nazwy stacji i posterunków, torów głównych zasadniczych, głównych dodatkowych, peronów i miejsc zatrzymania pociągu,
 - d) ilości torów na obsługiwanym szlaku i ich relacje,
 - e) ogólnej orientacji odnośnie usytuowania przejazdów kolejowych leżących w poziomie szyn i sposobie ich zabezpieczenia,

- f) ogólnej orientacji usytuowania mostów, tuneli i innych obiektów oraz profilu linii.
2. Jeżeli maszynista nie posiada znajomości szlaku, po którym ma prowadzić pociąg, powinien postąpić zgodnie z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów właściwego dla danego szlaku Zarządcy Infrastruktury.
 3. W przypadkach (np. sytuacje awaryjne, skierowanie pociągu inną trasą niż w wewnętrznym rozkładzie jazdy itp.), gdy maszynista nie posiada znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych, należy przydzielić mu pracownika posiadającego udokumentowaną znajomość tych odcinków, w celu informowania maszynisty w czasie jazdy o warunkach miejscowych na szlakach, stacjach i posterunkach technicznych.
 4. W przypadku, gdy maszynista nie posiada znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych i gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znajdującego obsługiwane odcinki, maszynista może kontynuować jazdę z zachowaniem szczególnych warunków ostrożności, nie przekraczając prędkości jazdy 40 km/h. W tym przypadku maszynista powinien zażądać rozkaz pisemny „O” informujący o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne, odcinki z blokadą samoczynną, miejsca prowadzenia robót itp.). Natomiast w sprawach wymagających dodatkowych wyjaśnień i informacji należy utrzymywać (drogą radiową) łączność z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku.
 5. Maszynista nabywa znajomość szlaku po odbyciu czterech jazd na danym odcinku w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego dwie należy wykonać w porze między zmrokiem a świtem. Jedna jazda jest to przejazd tam i z powrotem.
 6. Maszynista traci znajomość szlaku po upływie sześciu miesięcy od ostatniej jazdy na danej linii (odcinku linii kolejowej) w charakterze członka drużyny trakcyjnej. Odzyskuje ją po wykonaniu dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego jedna powinna być w porze między zmrokiem a świtem.
 7. W przypadku braku wykonywania jazd na danej linii (odcinku linii kolejowej) w charakterze członka drużyny trakcyjnej powyżej dwóch lat, ponowne nabycie (odzyskanie) znajomości szlaku powinno się odbyć na zasadach jak dla nabywania znajomości szlaku od początku, według postanowień ust. 5.
 8. Do rejestracji znajomości szlaku służy „Karta znajomości szlaku” wydawana maszyniście w cyklu rocznym, według wzoru stanowiącego załącznik nr 3 do niniejszej instrukcji.
 9. Maszynista obowiązany jest z dwumiesięcznym wyprzedzeniem zgłosić termin utraty znajomości szlaku dyspozytorowi Kolei Śląskich.
 10. Zapisy w „Karcie znajomości szlaku” powinny być prowadzone następująco:
 - a) „Karta znajomości szlaku” wydawana jest pracownikowi drużyny trakcyjnej na okres od 1 stycznia do 31 grudnia kolejnego roku kalendarzowego. Po upływie tego czasu kierujący pojazdem trakcyjnym zwraca wypełnioną kartę znajomości szlaku, w zamian otrzymując nową kartę na kolejny rok.
 - b) Kartę znajomości szlaku należy wypełniać czytelnie tuszem. Wpisany omyłkowo zapis nie może być wycierany ani zamazywany lub przerabiany.

Zapis ten należy przekreślić a nad nim lub obok wpisać właściwy zapis, i poświadczyć go czytelnym podpisem osoby poprawiającej.

- c) Pracownik drużyny trakcyjnej zobowiązany jest do wypełniania rubryk w kolumnie nr 5 „Karty znajomości szlaku” załącznik nr 4.
 - d) Po upływie każdego miesiąca pracownik drużyny trakcyjnej winien wpisać do odpowiedniej działki w kolumnie nr 5, datę ostatniej jazdy w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej na danym odcinku (szlaku). Jeżeli pracownik drużyny trakcyjnej w danym miesiącu nie prowadził pociągu na danym odcinku linii (szlaku), należy w odpowiedniej rubryce postawić znak „X”.
 - e) W nowej „Karcie znajomości szlaku” do rubryk w kolumnie nr 4 należy wpisać z karty poprzedniego roku ostatni zapis (datę) z rubryki w kolumnie nr 5.
 - f) „Kartę znajomości szlaku” pracownik drużyny trakcyjnej winien chronić przed utratą oraz okazywać na żądanie osób uprawnionych do kontroli.
 - g) O utracie lub zniszczeniu karty należy powiadomić dyspozytora Spółki celem wydania duplikatu.
11. Sposób wypełniania karty znajomości szlaku jest także opisany na stronie nr 4 karty.

§7

Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy

1. Maszynista ma obowiązek zapoznania się planem pracy w celu ustalenia zmiany roboczej tj. miejsca i godziny rozpoczęcia pracy,
2. Przed rozpoczęciem zmiany roboczej maszynista obowiązany jest zgłosić się w wyznaczonym miejscu i czasie oraz uzyskać od dyspozytora niezbędne informacje o zakresie wykonywanej przez niego pracy.
3. Maszynista przed rozpoczęciem każdej zmiany roboczej obowiązany jest zapoznać się z ogłoszeniami (zarządzeniami, decyzjami, poleceniami, ostrzeżeniami i informacjami) dla drużyn trakcyjnych, wydanymi od czasu jego ostatniej zmiany roboczej.
4. Maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych zadań.
5. Maszynista rozpoczyna pracę na pojeździe trakcyjnym w miejscu wyznaczonym przez dyspozytora.
6. Rozpoczęcie pracy przez maszynistę może nastąpić poza macierzystą siedzibą Kolei Śląskich, w tym wypadku maszynista jest zobowiązany uzyskać telefonicznie od dyspozytora informacje zawarte w ogłoszeniach dla drużyn trakcyjnych.

A. Przyjmowanie pojazdów trakcyjnych po przeglądzie technicznym

7. Na lokomotywie odbieranej po przeglądzie technicznym, maszynista zobowiązany jest do:
 - a) sprawdzenia w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisów potwierdzających wykonanie przeglądu, odnotowanych napraw,

prawidłowego działania urządzeń hamulcowych, układu biegowego, urządzeń kontroli czujności maszynisty (CA i SHP) oraz urządzenia radiołączności pociągowej i radio-stop, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu sprawnego technicznie i zapewniającego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,

b) do wykonania w miejscach dostępnych lokomotywy wzrokowych, zewnętrznych i wewnętrznych oględzin, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,

c) do sprawdzenia odpowiednio do typu (serii) pojazdu:

- ilości płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
- ilości paliwa w zbiornikach,
- poziomu oleju w zespołach i podzespołach lokomotywy do których jest możliwy dostęp,
- stanu plomb w urządzeniach układów kontroli czujności maszynisty i przyciskach radio-stop-u,
- prawidłowości zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN oraz prawidłowości umieszczenia kluczy serwisowych,
- taśmy w prędkościomierzu - w razie potrzeby taśmę należy założyć, w przypadku prędkościomierza elektronicznego należy go przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji lokomotywy,
- wyposażenia lokomotywy i jego terminu ważności,

d) po uruchomieniu lokomotywy maszynista jest zobowiązany sprawdzić:

- treści komunikatów układów diagnostyki pokładowej pojazdu oraz słuchowego i wzrokowego prawidłowości pracy urządzeń,
- radiołączności pociągowej,
- radio-stop - u,
- urządzenia kontroli czujności maszynisty,
- osygnalizowanie lokomotywy i sygnały dźwiękowe,
- sprawność urządzeń ogrzewania pociągu.

a fakt sprawdzenia należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,

8. W trakcie przyjmowania składu złożonego z zespołów trakcyjnych lub autobusu szynowego po wykonanym przeglądzie technicznym, maszynista jest zobowiązany:

a) do sprawdzenia w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisów potwierdzających wykonanie przeglądu, odnotowanych napraw, prawidłowego działania urządzeń hamulcowych, układu biegowego, urządzeń kontroli czujności maszynisty (CA i SHP) oraz urządzenia radiołączności pociągowej i radio-stop, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu sprawnego technicznie i zapewniającego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,

b) do sprawdzenia odpowiednio do typu (serii) pojazdu:

- ilości płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - ilości paliwa w zbiornikach,
 - poziomu oleju w zespołach i podzespołach autobusu szynowego lub wagonu spalinowego do których jest możliwy dostęp,
 - stanu plomb na urządzeniach podlegających obowiązkowi plombowania , a zwłaszcza urządzeniach kontroli czujności maszynisty (czuwak i SHP) oraz na przyciskach radio-stopu,
 - prawidłowości zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN oraz prawidłowości umieszczenia kluczy serwisowych,
 - wzrokowo prawidłowość połączenia zespołów trakcyjnych lub autobusów szynowych,
 - taśmy w prędkościomierzu - w razie potrzeby taśmę należy założyć.
w przypadku prędkościomierza elektronicznego należy go przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji, elektrycznego zespołu trakcyjnego lub autobusu szynowego,
 - wyposażenia na pojeździe oraz terminu jego ważności,
- c) po uruchomieniu zespołu trakcyjnego (lub zespołów trakcyjnych wchodzących w skład pociągu) lub autobusu szynowego maszynista jest zobowiązany do sprawdzenia:
- treści komunikatów układów diagnostyki pokładowej pojazdu oraz słuchowego i wzrokowego prawidłowości pracy urządzeń,
 - radiołączności pociągowej,
 - radio-stop - u,
 - urządzenia kontroli czujności maszynisty,
a fakt sprawdzenia należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
- d) do wykonania i udokumentowania z uprawnionym pracownikiem szczegółowej próby hamulca pociągu (wg postanowień instrukcji obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych K-2 obowiązującej w Spółce),
- e) sprawdzenia osygnalizowania pojazdu i sygnałów dźwiękowych,
- f) sprawdzenia prawidłowości działania i sygnalizacji układu zamknięcia i otwarcia drzwi dla pasażerów, a fakt sprawdzenia należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
- g) sprawdzenia sprawności działania oświetlenia, ogrzewania, klimatyzacji oraz systemu monitoringu i informacji pasażerskiej.

B. Przyjmowanie pojazdów trakcyjnych będących w okresie międzyprzeładowym

9. Podczas przyjmowania pojazdu trakcyjnego będącego w okresie międzyprzeładowym, maszynista jest zobowiązany:

- a) do sprawdzenia w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisów potwierdzających wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność przeglądu, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu trakcyjnego sprawnego technicznie i zapewniającego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
 - b) do wykonania w miejscach dostępnych pojazdowi trakcyjnego wzrokowych, zewnętrznych i wewnętrznych oględzin, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
 - c) do sprawdzenia odpowiednio do typu (serii) pojazdu:
 - ilości płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - ilości paliwa w zbiornikach,
 - poziomu oleju w zespołach i podzespołach pojazdu trakcyjnego do których jest możliwy dostęp,
 - stanu plomb na urządzeniach kontroli czujności maszynisty i przyciskach radio-stop-u,
 - prawidłowości zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN oraz prawidłowości umieszczenia kluczy serwisowych,
 - taśmy w prędkościomierzu - w razie potrzeby taśmę należy założyć, w przypadku prędkościomierza elektronicznego należy go przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji pojazdu trakcyjnego,
 - wyposażenia pojazdu trakcyjnego i jego terminu ważności,
 - d) po uruchomieniu pojazdu trakcyjnego maszynista jest zobowiązany sprawdzić:
 - słuchowo i wzrokowo pracę pojazdu trakcyjnego,
 - sprawność radiołączności pociągowej i radio-stopu oraz urządzeń kontroli czujności maszynisty - fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
 - osygnalizowanie pojazdu trakcyjnego i sygnały dźwiękowe,
 - sprawność urządzeń ogrzewania pociągu.
10. Podczas przyjmowania zespołu trakcyjnego lub autobusu szynowego będącego w okresie międzyprzeładowym, maszynista jest zobowiązany:
- a) do sprawdzenia w książkach pokładowych pojazdu z napędem zapisów potwierdzających wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność przeglądu, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi sprawnego technicznie składu pociągu złożonego z zespołów trakcyjnych lub autobusu szynowego i zapewniającego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
 - b) do sprawdzenia odpowiednio do rodzaju pojazdu:
 - ilości płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - ilości paliwa w zbiornikach,
 - poziomu oleju w zespołach i podzespołach autobusu szynowego lub wagonu spalinowego do których jest możliwy dostęp,

- stanu plomb na urządzeniach kontroli czujności maszynisty oraz na przyciskach radio-stopu,
 - prawidłowości zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN oraz prawidłowości umieszczenia kluczy serwisowych,
 - wzrokowo prawidłowości połączenia zespołów trakcyjnych lub autobusów szynowych,
 - taśmy w prędkościomierzu - w razie potrzeby taśmę należy założyć.
w przypadku prędkościomierza elektronicznego należy go przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji, elektrycznego zespołu trakcyjnego lub autobusu szynowego,
 - wyposażenia na pojeździe oraz terminu jego ważności,
- c) po uruchomieniu zespołu trakcyjnego (lub zespołów trakcyjnych wchodzących w skład pociągu) lub autobusu szynowego maszynista jest zobowiązany do sprawdzenia:
- treści komunikatów układów diagnostyki pokładowej pojazdu lub słuchowego i wzrokowego prawidłowości pracy urządzeń,
 - radiołączności pociągowej,
 - radio-stop - u,
 - urządzenia kontroli czujności maszynisty,
a fakt sprawdzenia należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
- d) do dokonania z uprawnionym pracownikiem wymaganej próby hamulca pociągu (wg postanowień instrukcji obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych K-2 obowiązującej w Spółce),
- e) sprawdzenia osygnalizowania pojazdu i sygnałów dźwiękowych.
- f) sprawdzenia prawidłowości działania i sygnalizacji układu zamknięcia i otwarcia drzwi dla pasażerów, a fakt sprawdzenia należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
- g) sprawdzenia sprawności działania oświetlenia, ogrzewania, klimatyzacji oraz systemu monitoringu i informacji pasażerskiej.
11. Gdy drużyna trakcyjna jest dwuosobowa, czynności wymienione w ust. 6, 7, 8 i 9 maszynista wykonuje wspólnie z pomocnikiem maszynisty
12. Maszynista powinien rozpocząć wykonywanie czynności wskazanych w ust. 6, 7, 8 i 9 z odpowiednim wyprzedzeniem, tak aby pojazd trakcyjny zgłosić w wyznaczonym miejscu i czasie do pracy..
13. Jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego maszynista stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy tym pojazdem, to jest zobowiązany stwierdzone nieprawidłowości zgłosić dyspozytorowi i odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
14. Dalsze postępowanie należy uzgodnić z dyspozytorem Spółki.
15. Przed uruchomieniem jazdy pojazdem trakcyjnym maszynista powinien sprawdzić czy hamulce ręczne (postojowe) są odhamowane.

C. Przekazywanie pojazdu trakcyjnego innemu maszyniście

16. Maszynista przekazujący pojazd trakcyjny drużynie podmienniej jest zobowiązany:

- a) przekazać pojazd trakcyjny wyłącznie maszyniście zatrudnionemu w Spółce Koleje Śląskie, posiadającemu aktualne dokumenty uprawniające do prowadzenia tego pojazdu lub maszyniście posiadającemu imienne uprawnienie i upoważnienie do obsługi i kierowania pojazdami Spółki Koleje Śląskie. Udostępnienie lub przekazanie do obsługi i kierowania pojazdami trakcyjnymi Spółki osobom nieupoważnionym (bez aktualnych dokumentów uprawniających) jest zabronione,
- b) w książce pokładowej pojazdu z napędem dokonać wpisu informacji dotyczących:
 - stanu technicznego pojazdu trakcyjnego,
 - sprawności działania urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu oraz urządzeń radiołączności,
 - stanu wyposażenia pojazdu trakcyjnego,
- c) zdjąć taśmę z prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
- d) ocenić (dostępными środkami) stan psychofizyczny maszynisty przyjmującego pojazd,
- e) udzielić ustnej informacji o stanie technicznym pojazdu trakcyjnego.

17. Maszynista przyjmujący pojazd trakcyjny obowiązany jest okazać prawo kierowania pojazdem kolejowym maszyniście zdającemu, przejąć dokumenty pociągowe od maszynisty kończącego pracę na pojeździe, dokonać wpisu potwierdzającego przyjęcie pojazdu trakcyjnego w książce pokładowej pojazdu z napędem, założyć taśmę prędkościomierza lub przygotować prędkościomierz elektroniczny do zapisu w pamięci określonych parametrów oraz w miarę możliwości i czasu dokonać sprawdzenia analogicznie jak w ust. 8 i 9.

18. Jeżeli pozwala miejsce i czas postoju pojazdu trakcyjnego maszynista przyjmujący obowiązany jest:

- a) sprawdzić adnotacje w książce pokładowej pojazdu z napędem dotyczące ważności przeglądu,
- b) dokonać oględzin na zewnątrz i wewnątrz pojazdu trakcyjnego, ze szczególnym zwróceniem uwagi na uszkodzenia lub braki zagrażające bezpieczeństwu ruchu.

§8

Dojazd do składu, przygotowanie pociągu do jazdy, rozruch pociągu

A. Obowiązki maszynisty przy dojeżdżaniu do składu pociągu

1. Przy dojeżdżaniu do składu maszynista jest zobowiązany do stosowania się do następujących zasad:

- a) na dojazd do składu pociągu maszynista musi otrzymać zgodę uprawnionego pracownika,
- b) dojazd do składu pociągu może nastąpić z prędkością nieprzekraczającą 3 km/h, pojazdem kolejowym dwukabinowym z kabiny czołowej w kierunku jazdy, po uprzednim zatrzymaniu pojazdu w odległości około 5 m od składu i przygotowaniu sprzęgu śrubowego lub automatycznego, przewodu głównego hamulcowego i zasilającego zgodnie z postanowieniami „Instrukcji obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych K-2”,
- c) dojazd do składu pociągu lokomotywą elektryczną jednosystemową winien odbywać się przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu,
- d) ręczne połączenie lokomotywy ze składem pociągu może nastąpić wyłącznie podczas postoju taboru,
- e) po połączeniu lokomotywy ze składem maszynista jest zobowiązany sprawdzić prawidłowość połączenia mechanicznego, elektrycznego i pneumatycznego.

B. Obowiązki maszynisty przy przygotowaniu pociągu do jazdy

- 2. Do obowiązków maszynisty przy przygotowaniu pociągu do jazdy należy:
 - a) właściwe wykonywanie czynności w czasie przeprowadzania przez uprawnionego pracownika wymaganej próby hamulców pociągu,
 - b) w przypadku drużyny trakcyjnej dwuosobowej na lokomotywie prowadzącej pociąg, w stacjach bez posterunku rewizji technicznej wagonów lub, gdy nie ma wyznaczonych pracowników stacyjnych, maszynista zleca pomocnikowi dokonanie próby hamulca,
 - c) właściwe osygnalizowanie czoła pociągu,
 - d) osygnalizowanie końca pociągu, w pociągach bez obsady konduktorskiej.
 - e) za pomocą radiotelefonu zgłosić dyżurnemu ruchu gotowość do odjazdu pociągu:
 - bez drużyny konduktorskiej,
 - w obecności kierownika pociągu, w przypadku braku łączności z dyżurnym ruchu z radiotelefonu przenośnego,
 - f) odjazd pociągu może nastąpić po otrzymaniu właściwych dokumentów pociągowych oraz otrzymaniu zezwolenia na jazdę.
 - g) odjazd pociągu może nastąpić po wyświetleniu na sygnalizatorze (semaforze) sygnału zezwalającego, sygnału zastępczego Sz lub otrzymaniu odpowiedniego rozkazu pisemnego,
 - h) po sygnale kierownika pociągu „gotów do odjazdu” lub „odjazd”, upewnić się czy przed pojazdem trakcyjnym nie ma przeszkód do jazdy,
 - i) przed odjazdem i ruszeniem pociągu, upewnić się czy drzwi wejściowe do pociągu zostały zamknięte oraz czy w tym samym czasie nie wsiadają lub nie dobiegają do pociągu osoby.

C. Rozruch pociągu

3. Przy rozruchu pociągu pasażerskiego należy stosować się do następujących zasad:
 - a) rozruch pociągu przeprowadzać w sposób niepowodujący szarpnięć, zadziałania przełączników nadmiarowych lub utraty przyczepności kół napędowych z szyną, przy utrzymywaniu możliwie największego przyspieszenia,
 - b) jeśli urządzenia samoczynnego rozruchu, działają nieprawidłowo tzn. powodują szarpania w składzie pociągu, działanie przełączników nadmiarowych lub utratę przyczepności kół napędowych należy przejść na rozruch ręczny.
4. Na elektrycznych pojazdach trakcyjnych z rozruchem oporowym należy dążyć do szybkiego uzyskania jazdy bezoporowej.
5. Jeśli prąd rozruchu wzrasta do wartości zagrażającej utratą przyczepności kół lub mogącej spowodować zadziałanie przełączników ochronnych, a skład pociągu nie rusza należy:
 - a) w stacji zażądać przeprowadzenia próby hamulców,
 - b) na szlaku przy jednoosobowej obsadzie trakcyjnej wykonać hamowanie pełne, a następnie napełnić przewód główny hamulca. Jeżeli przy ponownej próbie rozruchu pociąg nie rusza należy fakt ten zgłosić dyżurnemu ruchu i zażądać pomocy,
 - c) na szlaku przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej sprawdzić działanie hamulców we własnym zakresie.

§9

Obowiązki maszynisty w trakcie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem

1. Po uruchomieniu pociągu maszynista sprawdza działanie urządzeń hamulcowych poprzez wykonanie hamowania kontrolnego zgodnie z postanowieniami Instrukcji obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych K-2,
2. W czasie jazdy maszynista obowiązany jest:
 - a) obserwować sygnały i ściśle stosować się do nich oraz zwracać uwagę na prowadzony pociąg. Przy mijaniu posterunków ruchu i strażnic przejazdowych powinien uważać, czy ich obsługa nie podaje sygnałów, a w przypadku podawania stosować się do nich,
 - b) podczas przejazdu w obrębie stacji obserwować drogę przebiegu i wykonywać polecenia dyżurnego ruchu,
 - c) obserwować stan toru oraz sieci trakcyjnej na torze, po którym prowadzi pociąg i w miarę możliwości na torach sąsiednich, a w razie zauważenia jakichkolwiek niewłaściwości zgłosić je najbliższemu posterunkowi ruchu,
 - d) prowadzić pociąg zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów, dodatkami do niego i otrzymanymi rozkazami pisemnymi,
 - e) nie przekraczać największej dozwolonej prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów wskazanej dla danego pociągu, prędkości

- konstrukcyjnej pojazdów kolejowych wchodzących w skład pociągu, prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz prędkości wynikającej ze wskazań sygnalizatorów i wskaźników,
- f) zwracać uwagę na nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu,
 - g) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu stosować radiotelefoniczny system alarmowy oraz wszelkie dostępne środki sygnalizacyjne,
 - h) stosować się do zgodnych z przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury poleceń dyżurnego ruchu.
3. Maszynista obowiązany jest zmniejszyć natężenie światła reflektorów w następujących okolicznościach:
 - a) podczas postoju pociągu w obrębie stacji,
 - b) przed mijaniem się z pociągiem i innym pojazdem kolejowym jadącym z przeciwnego kierunku,
 - c) podczas jazdy na szlakach położonych równolegle lub pod kątem ostrym w bliskiej odległości od dróg kołowych przed mijaniem się z pojazdami drogowymi,
 - d) w których zredukowanie natężenia światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy innych użytkowników toru lub drogi.
 4. Podczas podjeżdżania do semafora wskazującego sygnał „Stój” maszynista 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 trakcyjnego.
 5. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń sygnalizacyjnych maszynista obowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu ostatniego miniętego posterunku ruchu lub najbliższego posterunku ruchu obsługującego urządzenie sygnalizacyjne.
 6. Dla uniknięcia uszkodzeń odbieraków prądu, bądź przeniesienia napięcia na uszynioną sieć trakcyjną, elektryczne pojazdy trakcyjne, w czasie przeciągania ich przez odcinki linii bez napięcia w sieci trakcyjnej, muszą mieć opuszczone odbieraki prądu przez cały czas przejazdu.
 7. W przypadku przeciągania elektrycznego zespołu trakcyjnego lokomotywą, za prawidłowe połączenie lokomotywy z elektrycznym zespołem trakcyjnym odpowiedzialny jest maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego. Szczegółowy tryb postępowania przy łączeniu i użytkowaniu pólspzęgu do łączenia lokomotywy pomocniczej z elektrycznym zespołem trakcyjnym jest zawarty w załączniku nr 2 do niniejszej instrukcji,
 8. Zabrania się zrywania plomb, dokonywania niedozwolonych manipulacji lub wyłączania podczas jazdy w czynnych kabinach maszynisty pojazdów trakcyjnych sprawnych urządzeń kontroli czujności maszynisty, czuwaka aktywnego, SHP i urządzeń radiołącności pociągowej. Urządzenia radiołącności na pojeździe trakcyjnym powinny być ustawione na właściwy dla danego rejonu kanał pracy radiotelefonu.
 9. W przypadku jazdy pociągiem przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej fakt uszkodzenia urządzenia kontroli czujności maszynisty (SHP lub CA), należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem i kontynuować jazdę do

stacji docelowej.

10. Maszynista obsługujący jednoosobowo pojazd trakcyjny powinien wezwać do kabiny sterowniczej kierownika pociągu, jeżeli w czasie jazdy pociągiem wystąpi, co najmniej jeden z następujących przypadków:
 - a) prowadzenie pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (silna mgła, ulewny deszcz, śnieżyca, itp.),
 - b) uszkodzenie jednego z systemów kontroli czujności maszynisty to jest:
 - uszkodzenie SHP gdy jest niesprawny czuwak aktywny,
 - uszkodzenie czuwaka aktywnego gdy jest nieczynne SHP,
 - c) uszkodzenie wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty na pojeździe trakcyjnym tj. SHP i czuwaka aktywnego,
 - d) uszkodzenie radiołączności pociągowej w tym radiotelefonu przewoźnego na pojeździe trakcyjnym,

W takim przypadku przejście kierownika pociągu do i z pojazdu trakcyjnego 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. Maszynista powinien poinformować kierownika pociągu jak należy zatrzymać pociąg ze stanowiska maszynisty. Fakt przybycia kierownika pociągu maszynista winien odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem i kontynuować jazdę do stacji docelowej

11. W przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym urządzenia radiołączności pociągowej lub wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty (SHP, czuwak aktywny), w czasie jazdy pociągiem bez drużyny konduktorskiej, maszynista obsługujący jednoosobowo pojazd trakcyjny może doprowadzić pociąg tylko do najbliższej stacji.
12. W przypadku uszkodzenia radiotelefonu maszynista winien powiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej stacji i postępować zgodnie z postanowieniami „Instrukcji utrzymania i eksploatacji urządzeń radiołączności pociągowej i manewrowej K-7”.
13. W przypadku jazdy dwóch lub więcej czynnych lokomotyw elektrycznych spiętych razem nie może być podniesionych więcej niż trzy odbieraki prądu (nie dotyczy to przypadku oszronienia).
14. Podczas postoju pociągu na stacjach pośrednich, należy dokonać wzrokowych oględzin wewnętrznych i zewnętrznych w miejscach dostępnych pojazdowi trakcyjnego -jeżeli pozwala na to miejsce i czas postoju.
15. Podczas jazdy na pojeździe trakcyjnym muszą być załączone i pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.
16. W czasie obsługi pojazdu trakcyjnego wyposażonego w komputerowy system sterowania i diagnostyki należy zwracać uwagę na treść komunikatów wyświetlanych na panelu operatorskim i ściśle się do nich stosować.
17. Po zakończeniu jazdy pociągiem przed odczepieniem lokomotywy od składu, maszynista obowiązany jest zahamować pociąg hamulcem zespolonym zgodnie z postanowieniami „Instrukcji obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców

w pojazdach kolejowych K-2” oraz postępować zgodnie z regulaminem technicznym stacji.

18. Podczas jazd doświadczalnych i próbnych obowiązują zasady obsługi pojazdu trakcyjnego określone w regulaminie tych jazd.

§10

Postępowanie w przypadku wystąpienia przeszkód w prowadzeniu pociągu

1. Maszynista jest zobowiązany do niezwłocznego zatrzymania pociągu w następujących przypadkach:
 - a) uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w sposób, który uniemożliwia jego dalszą jazdę,
 - b) na sygnał „Stój” podawany jakimkolwiek sposobem,
 - c) jeżeli semafor wskazuje sygnał wątpliwy,
 - d) pozostawiania na torze ludzi lub zwierząt pomimo podawanych sygnałów „Baczność”,
 - e) dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd.
2. Po odebraniu sygnału alarmowego A1 „Alarm” drużyna pojazdu trakcyjnego pociągu jadącego na szlaku powinna tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg mógł być zatrzymany przed napotkaną przeszkodą do jazdy.
3. W przypadku wystąpienia w pojeździe trakcyjnym uszkodzenia (usterki) niewymagającego natychmiastowego zatrzymania pociągu, maszynista powinien ocenić z jaką prędkością może kontynuować jazdę, a następnie podjąć decyzję o miejscu zatrzymania pociągu w celu podjęcia dalszych działań i zgłoszenia do dyżurnego ruchu pobliskiego posterunku ruchu i dyspozytora Spółki.
4. W każdym przypadku nieplanowanego zatrzymania pociągu lub pojazdu trakcyjnego, maszynista obowiązany jest ustalić czy w miejscu zatrzymania profil toru (wzniesienie lub spadek) umożliwia zabezpieczenie pociągu (pojazdu) przed zbiegnięciem.
5. W każdym przypadku nieplanowanego zatrzymania pociągu lub pojazdu trakcyjnego na szlaku, maszynista obowiązany jest fakt ten niezwłocznie zgłosić do najbliższego posterunku ruchu.
6. Jeżeli nieplanowane zatrzymanie pociągu spowodowane zostało uszkodzeniem pojazdu trakcyjnego, maszynista jest zobowiązany do podjęcia w ciągu 15 minut decyzji odnośnie możliwości kontynuowania dalszej jazdy. O podjętej decyzji niezwłocznie powiadamia najbliższy posterunek ruchu.

§11

Postępowanie maszynisty w trakcie manewrów

1. Zakres czynności drużyny trakcyjnej przy wykonywaniu pracy manewrowej jest określony w niniejszej instrukcji, w „Instrukcji organizacji pracy manewrowej i zestawianiu pociągów K-8” oraz regulaminie technicznym stacji, który maszynista jest zobowiązany znać w zakresie dotyczącym jego pracy.

2. Do przeprowadzania manewrów należy używać lokomotyw manewrowych. Lokomotywą pociągową dopuszcza się manewry ze składem prowadzonego pociągu, w celu wystawienia lub dodania wagonów oraz przestawienia składu pociągu na inny tor przyperonowy lub odstawczy na stacjach, gdzie brak jest lokomotywy manewrowej lub w danej sytuacji nie można jej do tego celu użyć.
3. W czasie manewrów wagonem silnikowym, autobusem szynowym, zespołem trakcyjnym lub samą lokomotywą dwukabinową, jazda winna odbywać się zawsze z czołowej kabiny sterowniczej, to znaczy z tej, która jest pierwsza w kierunku jazdy.
4. Jednym elektrycznym zespołem trakcyjnym można jednocześnie przetaczać jeden nieczynny elektryczny zespół trakcyjny. Zabronione jest przetaczanie elektrycznym zespołem trakcyjnym z wyłączoną grupą silników trakcyjnych innego nieczynnego elektrycznego zespołu trakcyjnego.
5. W czasie prowadzenia manewrów drużyna trakcyjna powinna zwracać szczególną uwagę na bezpieczeństwo osób zatrudnionych przy manewrach oraz osób postronnych.

§12

Obowiązki maszynisty związane z zakończeniem pracy

1. Miejsce zakończenia pracy pojazdu powinno być zgodne z obowiązującym planem pracy lub z poleceniem dyspozytora Spółki.
2. Przed zakończeniem pracy pojazdu maszynista winien:
 - a) upewnić się czy miejsce postoju pojazdu jest zgodne z wyznaczonym,
 - b) po zatrzymaniu pojazd trakcyjny zabezpieczyć przed zbiegnięciem i dostępem osób postronnych,
 - c) dokonać oględzin i sprawdzić stan techniczny zespołów, podzespołów i działania urządzeń pojazdu,
 - d) w przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub braków stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego usterki te zgłosić dyspozytorowi Spółki i podjąć dalsze działania wg poleceń dyspozytora, a fakt ten odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem,
 - e) odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem pozostałe stwierdzone nieprawidłowości, usterki i braki wyposażenia nie powodujące zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - f) zdjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - g) w zależności od warunków i serii pojazdów sprawdzić i uzupełnić ubytki wyposażenia w materiały eksploatacyjne pojazdu (taśma prędkościomierza, zapas piasku i wody, druki rozkazów pisemnych, itp.) oraz odvodnić układ pneumatyczny,
 - h) gdy pojazd zostaje odstawiony na postój w siedzibie Spółki, postępować zgodnie z poleceniami dyspozytora Spółki lub wg odrębnych wewnętrznych regulacji Spółki, albo gdy pojazd zostaje wyłączony z ruchu na dłuższy okres zgłosić się do dyspozytora, zdać wyposażenie i dokumentację pojazdu,

- przekazać wypełnione kartę i dokumenty pracy oraz klucze z pojazdu trakcyjnego,
- i) gdy pojazd zostaje odstawiony na postój poza siedzibą Spółki, postępować wg odrębnych wewnętrznych regulacji Spółki, a w szczególności wykonać czynności wymienione powyżej natomiast klucze pojazdu przekazać w wyznaczonym miejscu odpowiedniej osobie, określonej odrębnymi zarządzeniami Spółki.
 - j) o zdarzeniach kolejowych do których doszło podczas pracy, zgłosić dyspozytorowi Spółki, a niezależnie od tego złożyć pisemny meldunek (raport),
 - k) uzgodnić z dyspozytorem Spółki datę, godzinę i miejsce rozpoczęcia następnej zmiany roboczej.
3. W przypadku pracy maszynisty w dwuosobowej obsadzie trakcyjnej, wymienione w tym paragrafie czynności maszynista wykonuje wspólnie z pomocnikiem maszynisty.
4. Zapisy w książce pokładowej pojazdu z napędem maszynista obowiązany jest potwierdzić czytelnym podpisem.

§13

Obsługa pojazdu trakcyjnego w okresie zimy

1. Za okres zimowy uważa się okres z temperaturą poniżej 0° C, gwałtownymi opadami śniegu oraz szadzi na przewodach sieci trakcyjnej, (gdy warunki dla pracy elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych są niesprzyjające).

A. Obsługa w okresie zimy elektrycznego pojazdu trakcyjnego

2. Lokomotywą do składu pociągu należy dojeżdżać przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu. Podniesienie wszystkich odbieraków prądu utrzymywać do czasu uzyskania jazdy bezoporowej (w lokomotywach EU-07 zejść do pozycji 28 tj. bezoporowej).
3. Podczas postoju pociągu ponad 5 minut ogrzewać skład przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu.
4. W przypadku oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej powodującego silne iskrzenie na styku odbierak prądu - sieć trakcyjna, maszynista powinien prowadzić pojazd trakcyjny przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu. Prędkość jazdy nie powinna przekraczać 90 km/h. Dla linii o prędkościach eksploatacyjnych 160 km/h, nie może przekraczać 120 km/h.
5. Przy temperaturze poniżej minus 10° C należy opuszczać odbieraki prądu, co 30 min. i powtórnie je podnosić celem przeciwdziałania tężeniu smaru w przegubach i cylindrach odbieraków prądu. W czasie jazdy czynność tą należy wykonywać przy prędkości nieprzekraczającej 60 km/h.
6. W elektrycznych zespołach trakcyjnych w czasie postoju lub odstawionych i dozorowanych, należy co około 30 min. użyć hamulca zespolonego - pneumatycznego w celu niedopuszczenia do jego zamrożenia

7. W okresie zimowym nie dopuszcza się przesyłania więcej niż trzech czynnych lokomotyw elektrycznych lub dwóch lokomotyw dwuczłonowych połączonych ze sobą, na których muszą pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.
8. Podczas postojów przy intensywnych opadach śniegu i zamieci śnieżnej, wentylatory silników trakcyjnych bezwzględnie muszą pracować.

B. Obsługa w okresie zimy spalinowego pojazdu trakcyjnego

9. Należy utrzymywać wymaganą temperaturę płynu chłodniczego.
10. Stosować właściwe rodzaje paliwa, oleje i smary, przeznaczone do pracy w niskich temperaturach,
11. Przed wyjazdem do pociągu, należy sprawdzić stan techniczny i uruchomić, zgodnie z obowiązującymi instrukcjami, urządzenie ogrzewcze spalinowego pojazdu trakcyjnego i kontrolować jego pracę.
12. Należy sprawdzać stan naładowania akumulatorów przez odczytywanie napięcia na woltomierzu w kabinie pojazdu trakcyjnego,
13. Należy chronić zbiorniki, przewody i chłodnice wodne przed zamarznięciem przez zakładanie pokrowców.

UWAGA: W razie awarii silnika spalinowego lub dłuższego postoju, przy groźbie zamrożenia, należy całkowicie spuścić wodę z układu wodnego. Przy spuszczeniu wody powinny być otwarte wszystkie kurki spustowe w układzie wodnym. Wodę z układu chłodzenia wolno spuszczać dopiero wtedy, gdy jej temperatura spadnie poniżej 50°C. Po spuszczeniu wody, w miarę możliwości, należy kilkakrotnie obrócić wałem korbowym silnika dla całkowitego usunięcia wody z silnika i pompy wodnej. Powyższe nie obowiązuje w przypadku gdy czynnikiem chłodzącym jest płyn niezamarzający.

14. Nie wolno dopuścić, aby w czasie pracy silnika spalinowego, temperatura czynnika chłodzącego wychodzącego z silnika spadła poniżej 45°C, przez nakładanie pokrowców, zamykanie żaluzji chłodnic, wyłączanie chłodnic itp.
15. Podczas krótszych postojów na otwartej przestrzeni silnik spalinowy można wygasić, gdy temperatura otoczenia nie jest niższa niż minus 5°C. Wówczas, celem utrzymania właściwej temperatury wody należy:
 - a) podgrzewać układ chłodzenia z dodatkowego źródła ciepła (np. z podgrzewacza itp.),
 - b) zamknąć żaluzję chłodnicy i co 30÷ 45 minut uruchamiać silnik na kilka minut, tak, aby temperatura oleju nie spadła poniżej 50°C. Przy czym należy zwracać uwagę na stan baterii akumulatorów, aby nie doprowadzić do jej rozładowania uniemożliwiającego dalszą pracę.
16. Przy temperaturze poniżej minus 5°C silnik należy utrzymywać na biegu jałowym.

Wykonywanie czynności kontrolnych i zapobiegawczych wskazanych w ust. od 9 do 15, w dwuosobowej obsadzie drużyny trakcyjnej, maszynista może powierzyć pomocnikowi maszynisty.

C. Nakazy wspólne dla obsługi w zimie pojazdów trakcyjnych spalinowych i elektrycznych

17. W okresie jesiennym i zimowym rozpoczynać hamowanie pociągu odpowiednio wcześniej, unikając przy normalnych zatrzymaniach pełnego napełniania cylindrów (siłowników) hamulcowych, aby nie dopuścić do blokowania i poślizgu kół na skutek mogących znajdować się na powierzchni tocznej szyn, liści, szronu lub lodu.
18. Po wjeździe pojazdu trakcyjnego do ogrzewanej hali należy utrzymywać pracę wentylatorów silników trakcyjnych co najmniej przez 10 minut
19. Wykonać czynności w zakresie właściwego utrzymania układu pneumatycznego i hamulcowego zgodnie z postanowieniami „Instrukcji obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych K-2”, a w szczególności:
 - a) przy dłuższych postojach pociągu lub pojazdu trakcyjnego, odwadniać zbiorniki powietrzne i urządzenia aparatury pneumatycznej, nie rzadziej jak raz na trzy godziny, aby nie dopuścić do zbierania się nadmiernej ilości wody,
 - b) podczas przyjęcia pojazdu trakcyjnego nie bezpośrednio po wymaganym przeglądzie sprawdzić poziom alkoholu w zbiorniku rozpylacza, a w razie potrzeby uzupełnić jego ilość,
 - c) hamowanie I stopnia przy temperaturze otoczenia poniżej 0° C dokonywać przez obniżenie ciśnienia w przewodzie głównym hamulca pociągu o 0,08 - 0,1 Mpa.

Rozdział III

POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

§14

Pożar

1. W przypadku powstania pożaru w pociągu maszynista winien postąpić zgodnie z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów odpowiedniego zarządcy infrastruktury.
2. W przypadku wystąpienia pożaru na pojeździe trakcyjnym należy:
 - a) zatrzymać natychmiast pojazd trakcyjny (pociąg), o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej,
 - b) podawać sygnał A2 „Pożar”,
 - c) przekazać radiotelefonem lub innymi dostępnymi środkami do najbliższego posterunku ruchu informację o wystąpieniu pożaru, podając miejsce zatrzymania pojazdu (np. kilometr, tor, lokata słupa trakcyjnego itp.) oraz zażądać przybycia straży pożarnej,
 - d) w miarę możliwości odjechać palącym się pojazdem trakcyjnym od składu pociągu, jeżeli zachodzi obawa, że pożar swoim rozmiarem może objąć skład pociągu,
 - e) w przypadku linii zelektryfikowanej zażądać wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej,
 - f) zabezpieczyć pojazd trakcyjny i skład pociągu przez zbiegnięciem,
 - g) opuścić odbieraki prądu lub wygasić silnik spalinowy, odłączyć baterię akumulatorów, zamknąć okna i drzwi na pojeździe trakcyjnym i przystąpić do gaszenia pożaru posiadanymi środkami gaśniczymi, jednakże jednocześnie zapewnić sobie drogę odwrotu by nie dopuścić do zatrucia lub poparzenia.
3. W przypadku zauważenia pożaru pociągu lub pojazdu szynowego na torach sąsiednich maszynista obowiązany jest powiadomić, za pomocą dostępnych środków łączności, najbliższy posterunek ruchu oraz w miarę możliwości jego drużynę pociągową, podając lokalizację zauważonego pożaru.
4. W przypadku zauważenia pożaru lasu, skarpy, zabudowań, podkładów itp., maszynista obowiązany jest powiadomić, za pomocą dostępnych środków łączności, najbliższy posterunek ruchu, podając lokalizację pożaru.
5. W przypadku pożaru pod siecią trakcyjną należy mieć na uwadze możliwość przepalenia sieci i wystąpienia zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.

Uwaga: Zabrania się gaszenia wodą lub środkami gaśniczymi zawierającymi wodę urządzeń elektrycznych, mogących znajdować się pod napięciem oraz palących się materiałów pędnych.

§15

Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. W razie zaniku napięcia w sieci trakcyjnej maszynista obowiązany jest natychmiast ustawić nastawnik jazdy w położenie „O” i wzrokowo obserwować zachowanie się sieci trakcyjnej. Wyłączyć obwody pomocnicze WN, opuścić odbieraki prądu, zmniejszyć prędkość do 60 km/h i jazdę prowadzić z rozbiegu. Po upływie około 1,5 minuty, podnieść ponownie odbieraki prądu i po stwierdzeniu napięcia w sieci trakcyjnej uruchomić pojazd i kontynuować jazdę. W czasie jazdy z rozbiegu, gdy zachodzi obawa zatrzymania pojazdu trakcyjnego na sygnalizowanym wskaźnikami We 2 odcinku, należy pojazd zatrzymać odpowiednio wcześniej.
2. Ponowny zanik napięcia bezpośrednio po podniesieniu odbieraków prądu jest oznaką, że przyczyną zaników napięcia może być zwarcie na pojeździe trakcyjnym. W takim przypadku należy postąpić zgodnie z §18C niniejszej instrukcji.
3. W przypadku chwilowego zaniku napięcia w sieci trakcyjnej tj. jego pojawieniu się w trakcie zmniejszania prędkości do 60 km/h (przed opuszczeniem odbieraków prądu) należy kontynuować jazdę dalej bez ograniczeń.
4. W przypadku utrzymywania się w sieci trakcyjnej zaniku napięcia, maszynista fakt ten zgłasza, za pomocą dostępnych środków łączności, dyżurnemu najbliższego posterunku ruchu i oczekuje na dalsze dyspozycje.
5. W przypadku zauważenia uszkodzenia sieci trakcyjnej lub jej oberwania czy obniżenia, maszynista obowiązany jest opuścić odbieraki prądu i jeżeli jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzenia.
6. Jeżeli zatrzymanie nastąpiło w miejscu uszkodzenia sieci trakcyjnej, dalsze postępowanie uzależnione jest od otrzymanych dyspozycji.
7. Jeżeli pojazd trakcyjny przejechał poza miejsce uszkodzenia sieci trakcyjnej z opuszczonymi odbierakami prądu i nie zostały one uszkodzone, wówczas po upewnieniu się, że w sieci trakcyjnej jest napięcie, można kontynuować jazdę dalej. Jednocześnie informację o uszkodzeniu sieci trakcyjnej należy przekazać za pomocą dostępnych środków łączności do najbliższego posterunku ruchu.
8. Podczas przejazdu elektrycznym pojazdem trakcyjnym przez miejsce sygnalizowane wskaźnikami We 1 i We 2, maszynista obowiązany jest ograniczyć prędkość jazdy do 60 km/h
9. Awaryjne opuszczanie odbieraków prądu dozwolone jest przy każdej prędkości.
10. Podnoszenie odbieraków prądu podczas jazdy z prędkością ponad 60 km/h jest zabronione.
11. Jeżeli maszynista zauważy uszkodzenie sieci trakcyjnej na sąsiednim torze, zgłasza ten fakt niezwłocznie do najbliższego posterunku ruchu, a w przypadku stwierdzenia jadącego po tym torze pociągu, ma obowiązek wykorzystać dostępne środki, aby go zatrzymać.

§16

Niezdolność maszynisty do pracy

1. Jeżeli w trakcie wykonywania czynności maszynista stanie się niezdolny do dalszej pracy należy:
 - a) w przypadku jednoosobowej obsługi niezwłocznie przerwać pracę i zażądać pomocy,
 - b) w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego dwuosobowo z pomocnikiem maszynisty bez prawa kierowania, pomocnik maszynisty żąda pomocy i zatrzymuje pociąg lub przerywa pracę manewrową,
 - c) w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego z pomocnikiem maszynisty posiadającym prawo kierowania należy:
 - w pracy manewrowej przerwać pracę i zażądać pomocy,
 - w pracy pociągowej lub jeździe luzem dopuszcza się doprowadzić pociąg lub lokomotywę luzem przez pomocnika maszynisty z zachowaniem szczególnej ostrożności do najbliższej stacji i zażądać pomocy.
2. Gdy pomocnik maszynisty w trakcie wykonywania czynności stanie się niezdolny do dalszej pracy należy zażądać pomocy i w miarę możliwości doprowadzić pociąg do najbliższej stacji, a następnie:
 - a) w przypadku, gdy w pociągu znajduje się drużyna konduktorska wezwać na lokomotywę kierownika pociągu i pociąg doprowadzić do stacji docelowej,
 - b) w przypadku braku obsady konduktorskiej zażądać przybycia pomocnika maszynisty, gdy jest wymagany,
 - c) w przypadku, gdy do dalszej jazdy pomocnik maszynisty nie jest wymagany, pociąg doprowadzić do stacji docelowej w jednoosobowej obsadzie trakcyjnej,
 - d) w pracy manewrowej należy przerwać pracę i zażądać pomocy oraz pomocnika maszynisty do dalszej pracy.

§17

Wypadek, wydarzenie kolejowe lub zaistnienie nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

1. Maszynista po stwierdzeniu lub podejrzeniu faktu zaistnienia wypadku bądź wydarzenia - powinien niezwłocznie zgłosić za pomocą dostępnych środków łączności do najbliższego posterunku ruchu fakt zdarzenia kolejowego z podaniem miejsca, ewentualnych rozmiarów i czy są ranni lub ofiary w ludziach.
2. Maszyniście nie wolno opuścić kabiny, jeżeli nie zagraża to jego zdrowiu lub życiu, dopóki nie wykorzysta wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary zdarzenia kolejowego.
3. Maszynista powinien w miarę możliwości udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku.
4. Maszyniście zabrania się samowolnego oddalania z miejsca zdarzenia kolejowego a ponadto bez uzyskania zgody komisji badającej przyczyny zdarzenia dokonywać zmiany usytuowania pojazdu trakcyjnego, ustawienia jego urządzeń tj. nastawnika jazdy i kierunkowego, zaworu głównego maszynisty itp.

Dopuszczalne jest odstępstwo od powyższego wówczas, kiedy zachodzi konieczność zapobiegnięcia dodatkowemu zagrożeniu.

5. Maszyniście zabrania się demontowania nośnika z zapisem parametrów jazdy bez obecności członka komisji powypadkowej.
6. Do obowiązków maszynisty po wydarzeniu lub wypadku należy:
 - a) zabezpieczenie wszystkich posiadanych przez niego dokumentów związanych z wykonywaną pracą,
 - b) w przypadku wyposażenia pojazdu trakcyjnego w prędkościomierz rejestrujący parametry na taśmie - zdjęcie taśmy z prędkościomierza rejestrującego pojazdu trakcyjnego w obecności członka komisji badającej przyczyny wydarzenia lub wypadku i naniesienie na niej następujących danych:
 - zakresu prędkości urządzenia rejestrującego,
 - daty i godziny zdjęcia taśmy,
 - numeru pociągu,
 - serii i numeru pojazdu trakcyjnego,
 - imienia i nazwiska maszynisty,
 - imiona i nazwiska oraz stanowiska członków komisji badającej przyczyny wydarzenia lub wypadku,
 - c) dokonane na taśmie prędkościomierza zapisy poświadczają własnym podpisem maszynista oraz członek komisji badającej przyczyny wydarzenia lub wypadku. W książce pokładowej pojazdu z napędem członek komisji potwierdza odbiór taśmy od maszynisty,
 - d) w przypadku elektronicznego prędkościomierza należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi i odczytywania danych z pamięci tych prędkościomierzy.
7. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia kolejowego oraz zacieranie śladów jest zabronione.
8. Maszynista jest zobowiązany do niezwłocznego podania sygnału A1 „Alarm” w przypadku zaistnienia lub możliwości zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub mienia kolejowego.
9. Nadanie sygnału A 1 „Alarm” nie zwalnia maszynisty z obowiązku podjęcia działań zapobiegających zdarzeniu lub zmniejszającym jego skutki.
10. Sygnał A 1 „Alarm” t.j. dwa białe światła migające na czole pojazdu trakcyjnego i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny lub gwizdawki pojazdu trakcyjnego, powtarzane kilkakrotnie podaje się do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody.
11. Po odebraniu sygnału alarmowego A 1 „Alarm” drużyna pojazdu trakcyjnego jadącego na szlaku powinna tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg mógł być zatrzymany przed napotkaną przeszkodą do jazdy.
12. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, maszynista zobowiązany jest natychmiast do:

- a) użycia na manipulatorze radiotelefonu przycisku automatycznego nadania sygnału A 1r „Alarm”, co spowoduje automatyczne, samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem wyposażonych w system „Radio-Stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „Alarm”,
 - b) podawania dźwiękowego i wzrokowego sygnału „Alarm” A 1 (jeden długi, trzy krótkie sygnały syreną z jednoczesnym miganiem dwoma światłami białymi na czole lokomotywy),
 - c) po podaniu 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.
13. Sygnał A 1r „Alarm” może być nadany:
- a) automatycznie,
 - b) słownie, gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału A 1r „Alarm” automatycznie.
14. Automatyczne nadanie sygnału A 1r „Alarm” następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu.
15. Słowne nadanie sygnału A 1r następuje po wypowiedzeniu do mikrofonu, co najmniej pięć razy słowa „Alarm”.
16. Po odebraniu sygnału A 1r „Alarm” nadanego automatycznie, należy przełączyć radiotelefon na kanał ratunkowy (kanał nr 8), w celu wyjaśnienia z najbliższym dyżurnym ruchu przyczyny nadania tego sygnału.
17. Po odebraniu słownie nadanego sygnału A 1r „Alarm”, należy natychmiast przerwać prowadzoną rozmowę. Następnie wyjaśnić przyczyny jego nadania na kanale, na którym ten sygnał został nadany.
18. Maszynista prowadzący pojazd trakcyjny, winien go niezwłocznie zatrzymać w przypadku:
- a) odebrania przez radiotelefon automatycznie nadanego sygnału A 1r „Alarm”, o ile zatrzymanie nie nastąpiło samoczynnie lub pojazd nie jest wyposażony w system „Radio-Stop”,
 - b) stwierdzenia sygnału A 1r „Alarm” podawanego słownie.
19. Fakt nadania lub odebrania sygnału „Alarm” oraz otrzymane w tym zakresie dyspozycje, maszynista powinien odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
20. Po wyjaśnieniu przyczyn automatycznego nadania sygnału „Alarm”, należy postępować zgodnie z otrzymanymi poleceniami. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że z miejsca zatrzymania nie ma widocznych przeszkód do jazdy, maszynista 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 czym prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h.

§18

Uszkodzenia pojazdu trakcyjnego

A. Uszkodzenie w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym powietrzem

1. Jeżeli wystąpi uszkodzenie w układach hamulcowych taboru, maszynista jest zobowiązany:
 - a) przy uszkodzeniach hamulca zespolonego - pociągowego:
 - jeżeli niewłaściwe działanie występuje tylko w układzie hamulcowym lokomotywy, a działanie hamulca zespolonego pociągu jest właściwe - jazdę pociągu można kontynuować z prędkością nieprzekraczającą 120 km/h,
 - jeżeli działanie hamulca zespolonego nie gwarantuje bezpiecznego prowadzenia pociągu - należy pociąg zatrzymać i uzgodnić z najbliższym posterunkiem ruchu dalszy tok postępowania,
 - b) w przypadku uszkodzenia hamulca dodatkowego przy jeździe luzem, lokomotywę należy hamować hamulcem zespolonym,
 - c) w przypadku uszkodzenia w pojeździe trakcyjnym hamulców zespolonego i dodatkowego w czasie jazdy luzem należy pojazd trakcyjny zatrzymać hamulcem ręcznym (postojowym) i zażądać pomocy,
 - d) w przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym hamulca ręcznego lub postojowego, przy odstawieniu taboru na postój, należy zabezpieczyć go przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego właściwego posterunku,
 - e) przy elektrycznych zespołach trakcyjnych:
 - w przypadku uszkodzenia hamulca elektropneumatycznego - maszynista winien kontynuować jazdę bez ograniczeń, wykorzystując hamulec pneumatyczny,
 - w przypadku uszkodzenia hamulca pneumatycznego, należy pojazd trakcyjny zatrzymać i zażądać pomocy,
 - f) w przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym hamulca elektrodynamicznego jazdę można kontynuować bez ograniczeń do macierzystego zakładu, o ile warunek posiadania przez pociąg wystarczającej rzeczywistej masy hamującej jest spełniony,
2. Jeżeli w pojeździe trakcyjnym układ zasilający sprężonym powietrzem nie utrzymuje ciśnienia powietrza w zbiorniku głównym powyżej 0,55 MPa zabrania się dalszej jazdy.

B. Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach bieżomych podczas pracy pojazdu trakcyjnego

3. Maszynista w przypadku stwierdzenia wystąpienia podczas jazdy zaklinowania się zestawu kołowego, uszkodzenia sprężyny śrubowej lub piórowej, zestawu kołowego, uszkodzenia układu napędowego lub grzania się łożysk oraz w przypadku stwierdzenia stuków i uderzeń dochodzących od podwozia pojazdu, ma obowiązek obsługiwany pojazd niezwłocznie zatrzymać i ocenić możliwości

dalszej jazdy.

4. Przy awaryjnym zjeździe ze szlaku do stacji określić prędkość jazdy i fakt ten odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
5. W przypadku stwierdzenia, że dalsza jazda jest niemożliwa zgłosić usterkę, za pomocą dostępnych środków łączności, dyżurnemu ruchu i zażądać pomocy.
6. W przypadku wykrycia nieprawidłowości w zestawach kołowych przez przytorowe urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru, maszynista zobowiązany jest przestrzegać uregulowań zarządcy infrastruktury w tym zakresie.

C. Uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego

7. W przypadku wystąpienia uszkodzeń urządzeń na dachu pojazdu trakcyjnego, takich jak:
 - a) uszkodzenie odgromnika zaworowego (lub ogranicznika przepięć),
 - b) uszkodzenie izolatora wsporczy odbieraków prądu,
 - c) uszkodzenie izolatora wsporczy odłączników odbieraków prądu,
 - d) uszkodzenie kondensatora,
 - e) uszkodzenie odbieraka prądu,maszynista zobowiązany jest pojazd trakcyjny zatrzymać i zabezpieczyć przed zbiegnięciem.
8. W przypadku wystąpienia awarii urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego maszynista zobowiązany jest:
 - a) uruchomić układ opuszczania odbieraków prądu,
 - b) zatrzymać pociąg/pojazd trakcyjny.
 - c) zabezpieczyć zatrzymany pociąg/pojazd trakcyjny przed zbiegnięciem,
 - d) sprawdzić wzrokowo zakres uszkodzeń urządzeń na dachu pojazdu i ewentualnie sieci trakcyjnej,
 - e) poinformować o zaistniałej sytuacji dyżurnego ruchu za pośrednictwem łączności radiowej lub innych dostępnych środków i zażądać pomocy.
9. Postępowanie drużyny trakcyjnej przy wystąpieniu awarii urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego bez potrzeby wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej:
 - a) dokonać odłączenia uszkodzonego urządzenia z wewnątrz pojazdu w przypadku, gdy konstrukcja pojazdu trakcyjnego umożliwia wykonanie tej czynności,
 - b) gdy jazda jest niemożliwa uzgodnić z właściwym dyżurnym ruchu dalszy tok postępowania.
10. Postępowanie maszynisty w przypadku wystąpienia uszkodzeń urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego, których usunięcie na szlaku jest wymagane i zachodzi potrzeba wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej:
 - a) maszynista zobowiązany jest porozumieć się za pomocą dostępnych środków

łączości z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku i zażądać wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej oraz przybycia pogotowia sieciowego podając mu swoje nazwisko, numer pociągu, szlak lub stację, numer toru oraz kilometr linii i lokatę słupa trakcyjnego,

- b) zabrania się drużynie trakcyjnej wchodzenia na dach pojazdu trakcyjnego znajdującego się na torze pod siecią trakcyjną,
- c) po przyjeździe pogotowia sieciowego jego pracownicy przygotowują miejsce pracy przy pomocy swojego sprzętu ochronnego,
- d) maszynista dokonuje rozładowania kondensatora odgromowego,
- e) pracę na dachu pojazdu trakcyjnego związaną z zabezpieczeniem uszkodzonych odbieraków prądu, uwolnieniem taboru z uszkodzonej sieci trakcyjnej oraz przełączenia odłączników nożowych pantografu wykonują pracownicy pogotowia sieciowego,
- f) za prawidłowe zabezpieczenie urządzeń na dachu odpowiedzialny jest pracownik pogotowia sieciowego, który zgłasza fakt zakończenia robót maszyniście. Maszynista dokonuje stosownych zapisów w książce pokładowej pojazdu.

D. Uszkodzenie prędkościomierza

W przypadku uszkodzenia prędkościomierza w czynnej kabinie maszynisty należy:

- 11. Zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i pociąg (pojazd trakcyjny) doprowadzić do stacji gdzie będzie możliwość udzielenia pomocy, jednak nie dalej niż do najbliższej stacji węzłowej, regulując prędkość tak aby zagwarantować prędkość mniejszą od dopuszczalnej, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować wg instrukcji obsługi tego prędkościomierza.
- 12. Usterkę odpisać w książce pokładowej pojazdu z napędem.

E. Uszkodzenie syreny

W przypadku uszkodzenia syreny maszynista obsługujący pojazd trakcyjny zobowiązany jest:

- 13. Zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i pociąg (lokomotywę) prowadzić do stacji, gdzie będzie możliwość udzielenia pomocy lub naprawy syreny. Przy dojeździe do miejsca, przed którym należy podać sygnał „Bacność” zmniejszyć prędkość jazdy do 30 km/h.
- 14. Podczas mgły lub zamieci śnieżnej utrudniającej widoczność dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i zażądać pomocy.

F. Uszkodzenia maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego

15. Uszkodzenie maszyn i urządzeń elektrycznych.

- a) po dwukrotnym następującym po sobie zadziałaniu i odblokowaniu urządzeń ochronnych należy:
 - zlokalizować usterkę,
 - dokonać przełączeń za pomocą wyłączników, odłączników, przełączników

- wchodzących w skład danego obwodu elektrycznego, w którym wystąpiła usterka,
- jazdę awaryjną należy kontynuować zgodnie z dokumentacją techniczną danej serii pojazdu trakcyjnego,
- b) zabrania się dokonywania jakichkolwiek czynności w przedziałach wysokiego napięcia pojazdu trakcyjnego przez jedną osobę.
16. W przypadku stwierdzenia niewłaściwej pracy lub awaryjnego zatrzymania silnika spalinowego maszynista obowiązany jest:
- a) ustalić przyczynę,
 - b) ocenić, czy ponowne uruchomienie silnika spalinowego nie spowoduje jego uszkodzenia,
 - c) ustalić możliwości dalszej jazdy.
17. W przypadku transportu pojazdu trakcyjnego z uszkodzonym silnikiem trakcyjnym należy odłączyć odłącznikami wszystkie silniki trakcyjne.
18. Za pomocą dostępnych środków łączności zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i pociąg (pojazd trakcyjny) doprowadzić do stacji gdzie będzie możliwość udzielenia pomocy oraz postępować zgodnie z poleceniami wydanymi przez dyżurnego ruchu.
19. Usterkę odpisać w książce pokładowej pojazdu z napędem.

Rozdział IV
ZACHOWANIE OSTROŻNOŚCI PODCZAS WYKONYWANIA PRACY

§19

Dojście do pracy i postępowanie na terenie kolejowym

1. Przed rozpoczęciem pracy i po jej zakończeniu, pracownicy drużyn trakcyjnych zobowiązani są korzystać z wyznaczonych dróg dojścia.
2. Maszynista ma obowiązek zgłaszać się do pracy w stanie trzeźwym, wypoczętym i nie będąc pod działaniem środków odurzających.
3. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi.
4. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
5. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu po nich pociągów lub pojazdów kolejowych, jeżeli odległość między osiami sąsiednich torów jest mniejsza niż 5 metrów.
6. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach pojazdów kolejowych.
7. Podczas ruchu taboru nie wolno przebywać na zderzakach sprzęgniętych pojazdów kolejowych, na ładunkach i dachach wagonów.
8. Przy przechodzeniu przez tory na których stoją pojazdy kolejowe należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi pojazdami kolejowymi jeżeli odległość między nimi wynosi co najmniej 20 metrów lub obejść stojące pojazdy kolejowe w odległości co najmniej 10 metrów od ostatniego pojazdu.
9. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym pociągiem lub pojazdem kolejowym.
10. Zabronione jest wskakiwanie i wyskakiwanie do i z pojazdów kolejowych będących w ruchu.
11. Należy unikać chodzenia po rozjazdach. Jeśli zaistnieje konieczność przejścia przez rozjazd, nie wolno stawiać stopy na główkach szyn oraz pomiędzy iglicą, a opornicą.
12. Nie wolno przechodzić pomiędzy pojazdami kolejowymi, a rampami, magazynami i innymi obiektami przylegającymi do toru na którym są wykonywane manewry.
13. Nie wolno chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach służących do napraw infrastruktury kolejowej oraz pozostałych po naprawie.
14. Nie wolno chodzić po kopcach śniegu, lodu, piasku i kamieni.
15. Jeśli tabor znajduje się na torze zelektryfikowanym, nie wolno chodzić i przebywać na dachach wagonów, zbiornikach cystern i kontenerach, a także na przewożonych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa od 1 metra licząc od podłogi wagonu.
16. Zabrania się dotykania przewodów trakcyjnych zarówno bezpośrednio jak i pośrednio, a także zbliżania na odległość mniejszą niż 1,5 metra jakiegokolwiek

części ciała, strumienia wody, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów nieprzystosowanych do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia.

17. Zabrania się zatrzymywania spalinowego pojazdu trakcyjnego, tak, aby wylot spalin znajdował się bezpośrednio pod izolatorem, na którym zawieszono są przewody sieci trakcyjnej.
18. Zabrania się wchodzenia na konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej.
19. W przypadku zerwania sieci jezdnej zabrania się zbliżania ludzi na odległość niebezpieczną, tzn. mniejszą niż 10 m od leżących na ziemi (szynie) przewodów. O zaistniałym fakcie należy niezwłocznie powiadomić w sposób dostępny dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury i ponadto:
 - a) do czasu uszynienia sieci jezdnej przez pogotowie sieciowe uszyniaczami ochronnymi odcinek sieci z zerwanymi przewodami należy dozorować by wykluczyć możliwość zbliżenia się ludzi na odległość mniejszą niż 10 m od leżących na ziemi przewodów,
 - b) czynności związane z ratowaniem zdrowia lub życia ludzkiego, wykonywane przed wyłączeniem napięcia z sieci jezdnej i jej uszynieniem, wymagające zbliżenia się do zerwanego przewodu na odległość niebezpieczną, należy wykonywać ze szczególną ostrożnością,
 - c) ze względu na możliwość powtórnego załączenia napięcia przez układy automatyki zasilania, zabronione jest ściąganie przewodów z szyny lub ich dotykanie przed założeniem uszyniaczy ochronnych.
20. Osoby znajdujące się w strefie występowania napięcia krokowego (w przypadku zerwania sieci trakcyjnej, energetycznej itp.) powinny opuścić tę strefę w sposób wykluczający możliwość pojawienia się niebezpiecznej wartości tego napięcia np. oddalać się z zagrożonego terenu skokami utrzymując złączone stopy.
21. Zabrania się przeskakiwania przez tory, kanały, studzienki i inne urządzenia znajdujące się na terenie kolejowym.
22. Przy przechodzeniu przez kanał należy korzystać z pomostów o szerokości minimum 1 metr.
23. W porze ciemnej należy oświetlać teren przed sobą za pomocą latarki. Chodzenie w porze ciemnej bez sprawnej latarki jest zabronione.

§20

Zasady bezpiecznej pracy przy przyjęciu i przygotowaniu do drogi pojazdu trakcyjnego

1. Przy wchodzeniu do kabiny i wychodzeniu z kabiny pojazdu trakcyjnego obie ręce powinny być wolne, aby móc pewnie uchwycić poręcze. Wchodzenie i schodzenie z kabiny jest dozwolone tylko przodem do pojazdu trakcyjnego, trzymając się oburącz poręczy.
2. Wchodzenie i schodzenie z pojazdu trakcyjnego dozwolone jest tylko podczas jego postoju.
3. Przed uruchomieniem pojazdu trakcyjnego, należy sprawdzić czy w przedziale maszynowym nie ma zbędnych przedmiotów oraz czy nie jest rozlany olej lub smar, zagrażający poślizgnięciem się lub pożarem oraz czy w przedziałach elektrycznych, pod pojazdem lub na dachu nie ma innych osób.
4. Sprawdzanie urządzeń mechanicznych, podzespołów na podwoziu, kontrolowanie maszyn i urządzeń elektrycznych oraz urządzeń na dachu pojazdu trakcyjnego, jest dozwolone tylko w nałożonym kasku chroniącym głowę przed urazem.
5. Wchodzenie pod pojazd trakcyjny jest dozwolone po spełnieniu następujących środków ostrożności:
 - a) pojazd trakcyjny jest zahamowany hamulcem ręcznym i zaklinowany,
 - b) zabezpieczony przed najechaniem przez właściwe osygnalizowanie,
 - c) praca jest wykonywana przez dwie osoby,
 - d) wszystkie maszyny pojazdu trakcyjnego są wyłączone z pracy,
 - e) w elektrycznym pojeździe trakcyjnym odbieraki prądu są opuszczone, a obwód wysokiego napięcia jest uszyniony.
6. W przypadku wykonywania czynności przy urządzeniach elektrycznych na pojazdach nie wyłączonych z ruchu należy przestrzegać następujących środków ostrożności:
 - a) w elektrycznym pojeździe trakcyjnym należy opuścić odbieraki prądu i sprawdzić czy zostały opuszczone,
 - b) otwarcie szaf wysokiego napięcia jest dozwolone wyłącznie podczas obecności drugiej osoby,
 - c) prace przy obwodach wysokiego napięcia w tym przełączanie wyłączników, przełączników i odłączników można wykonywać po spełnieniu warunków wymienionych w lit. a) i b) oraz przy uszynionym obwodzie głównym,
 - d) lokalizowanie usterek w obwodach niskiego napięcia jest dozwolone po zatrzymaniu się wirników maszyn elektrycznych,
 - e) usuwanie uszkodzeń w obwodach niskiego napięcia dozwolone jest w stanie beznapięciowym i po zabezpieczeniu przed załączeniem napięcia,
 - f) zabronione jest unieruchamianie, odłączanie i regulowanie urządzeń zabezpieczających w obwodach wysokiego i niskiego napięcia,
 - g) zabroniona jest zamiana połączeń obwodów wysokiego napięcia,

h) należy stosować właściwe wkładki bezpieczników.

7. Wchodzenie na dach dozwolone jest tylko podczas postoju pojazdu na torach niezelektryfikowanych. Jeżeli wejście na dach jest konieczne dla usunięcia usterki uniemożliwiającej kontynuowanie jazdy, to należy pojazd trakcyjny zatrzymać, zabezpieczyć przed zbiegnięciem i uruchomieniem.
8. Zabrania się wchodzenia na dach pojazdu trakcyjnego podczas wyładowań atmosferycznych.
9. Na torach zelektryfikowanych wolno wejść na dach pojazdu po wyłączeniu napięcia, otrzymaniu pozwolenia i właściwym uszynieniu sieci trakcyjnej.

Uwaga: Zabronione jest wykonywanie niżej wymienionych czynności przy elektrycznych pojazdach trakcyjnych z podniesionymi odbierakami prądu:

- przy podwoziu pojazdu,
 - szafach i skrzyniach wysokiego napięcia,
 - przy maszynach, aparatach, przyrządach pomiarowych, przewodach elektrycznych i innych elementach obwodów wysokiego napięcia,
 - przy elementach zabezpieczających drzwi szaf i skrzyń aparatury elektrycznej wysokiego napięcia,
 - prac powodujących zbliżenie się narzędzi lub pracownika na odległość mniejszą niż 1,5 m od elementów znajdujących się pod wysokim napięciem.
10. Smarowanie urządzeń podwozia oraz jego czyszczenie lub odwodnienie układu pneumatycznego może odbywać się, po uprzednim zabezpieczeniu pojazdu przed zbiegnięciem, uruchomieniem i najechaniem.
 11. Podczas pobierania paliwa do pojazdu należy:
 - a) wyłączyć silnik spalinowy,
 - b) zahamować pojazd trakcyjny hamulcem ręcznym,
 - c) nie wykonywać żadnych prac mogących wywołać iskry,
 - d) zachować odległość minimum 10 metrów, pomiędzy pojazdami pobierającymi, a oczekującymi na pobieranie paliwa,
 - e) drużyna trakcyjna podczas pobierania paliwa powinna znajdować się na zewnątrz pojazdu trakcyjnego,
 - f) stosować się do regulaminu stacji paliw.

Uwaga: Zabronione jest palenie tytoniu, posługiwanie się otwartym ogniem oraz korzystanie z telefonów komórkowych w obrębie stacji paliw oraz w pobliżu samochodu cysterny w przypadku tankowania poza stacją paliw.

12. Przy wjeździe lub wyjeździe pojazdu trakcyjnego z hali napraw taboru, należy ograniczyć do minimum pracę silnika spalinowego, ze względu na zanieczyszczenie spalinami powietrza wewnątrz hali.

§21

Zachowanie ostrożności podczas przygotowania pociągu do odjazdu

1. Zabronione jest sterowanie pojazdem trakcyjnym z tylnej kabiny przy dojeżdżaniu do innego pojazdu trakcyjnego lub wagonów.
2. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdu trakcyjnego z innymi pojazdami dozwolone jest wyłącznie podczas postoju, za wyjątkiem łączenia zespołów trakcyjnych, które należy łączyć zgodnie z ich instrukcją obsługi.
3. Zabronione jest dokonywanie jakichkolwiek ruchów pojazdem trakcyjnym podczas dokonywania oględzin technicznych i próby hamulca zespolonego pociągu, dopóki pracownicy dokonujący te czynności osobiście nie zgłoszą o ich zakończeniu.
4. Przy sprawdzaniu zderzaków pojazdów kolejowych należy liczyć się z możliwością ich wypadnięcia, dlatego zderzak należy pociągać za tarczę stojąc z boku.
5. Zabronione jest chodzenie międzytorzem, jeżeli sąsiedni tor jest torem głównym zasadniczym.

§22

Zachowanie ostrożności podczas prowadzenia pociągu

1. Zabronione jest prowadzenie pojazdu trakcyjnego (pociągu) z tylnej kabiny sterowniczej.
2. Zabronione jest prowadzenie pojazdu trakcyjnego przy otwartych drzwiach zewnętrznych.
3. Zabronione jest wychylenie się przez okno pojazdu trakcyjnego podczas zbliżania się do obiektów stojących, a także podczas wyprzedzania lub mijania się z innymi pociągami lub pojazdami trakcyjnymi.
4. W przypadku konieczności zatrzymania pociągu na szlaku w porze ciemnej i konieczności zejścia z pojazdu trakcyjnego, należy oświetlić miejsce zejścia.
5. Należy zachować szczególną ostrożność podczas zejścia z pojazdu trakcyjnego na moście lub wiadukcie.
6. W przypadku konieczności przemieszczenia się przez most w porze ciemnej, należy oświetlić drogę przejścia zachowując wyjątkową ostrożność.
7. W przypadku konieczności przemieszczenia się wzdłuż zatrzymanego pociągu zabronione jest poruszanie się pomiędzy tokami szyn na linii wielotorowej.

§23

Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym

1. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego Kolei Śląskich, poza drużyną trakcyjną obsługującą ten pojazd posiadają:
 - a) Prezes UTK i pisemnie upoważnione przez niego osoby – inspektorzy Urzędu Transportu Kolejowego oraz inspektorzy Transportowego Dozoru Technicznego w czasie przeprowadzania kontroli lub audytu,

- b) osoby mające stosowne upoważnienie wydane przez dyrektora Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK S.A.,
 - c) osoby mające stosowne upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wydane przez dyrektora Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A. (na terenie działania zakładu),
 - d) członkowie komisji kolejowej badający okoliczności wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych legitymujących się upoważnieniem do udziału w pracach komisji,
 - e) osoby wyznaczone do pilotowania przejazdu pojazdów obsługiwanych przez Koleje Śląskie, posiadające udokumentowaną znajomość szlaku nieznanego dla maszynisty,
 - f) kierownik pociągu w celach związanych z wykonywaniem obowiązków lub na wezwanie maszynisty,
 - g) pracownicy Kolei Śląskich w celu zapoznania szlaku (linii kolejowej) na podstawie polecenia odnotowanego w karcie pracy,
 - h) pracownicy drużyn manewrowych wykonujący obowiązki związane z manewrami na potrzeby Kolei Śląskich,
 - i) osoby posiadające indywidualne zezwolenia na przejazd w kabinie maszynisty wydane przez Zarząd Spółki Koleje Śląskie ważne z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość tej osoby,
 - j) pracownicy serwisu producenta pojazdu na podstawie zezwoleń wydanych przez Zarząd Spółki Koleje Śląskie ważnych z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość,
 - k) pracownicy Kolei Śląskich upoważnieni do przeprowadzania kontroli lub jazd instruktażowych, tj. kontrolerzy, maszyniści instruktorzy, zwierzchnicy i osoby uprawnione na podstawie indywidualnych zezwoleń wydanych przez Zarząd Spółki Koleje Śląskie ważne z dokumentem ze zdjęciem potwierdzającym tożsamość tej osoby
1. Podczas jazdy:
 - a) w kabinie sterowniczej nie może się znajdować jednocześnie więcej niż cztery osoby łącznie z obsługą tego pojazdu trakcyjnego,
 - b) postanowienia lit. a nie dotyczą jazd próbnych i doświadczalnych, podczas których obowiązują odrębne zasady.
 2. Zabronione jest utrudnianie pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego przez osoby jadące w kabinie maszynisty. W przypadku zaistnienia takiej sytuacji maszynista ma prawo zażądać opuszczenia kabiny przez osoby utrudniające pracę.
 3. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone, a kabina ta powinna być zamknięta, za wyjątkiem:
 - a) pracowników wykonujących jazdy próbne, doświadczalne lub kontrolne,
 - b) przejazdu drużyny trakcyjnej Kolei Śląskich udającej się do podjęcia pracy lub po zakończeniu pracy na pojeździe trakcyjnym, jeżeli nie ma innej możliwości

przejazdu i jeżeli nie może ona zająć miejsca w czynnej kabinie maszynisty,

- c) innych osób, na które Koleje Śląskie wyraziły zgodę.
4. Maszynista ma obowiązek zażądać od osób uprawnionych do przejazdu w kabinie, bezpośrednio po ich wejściu, dokonania adnotacji w książce pokładowej pojazdu z napędem o celowości przejazdu.
 5. Maszynista może przewozić w kabinie pojazdu trakcyjnego tylko przedmioty niezbędne do wykonywania pracy oraz należące do drużyny pociągowej a także korespondencję służbową.

§24

Postępowanie w razie wybryków chuligańskich, kradzieży, rozboju i aktów terroru

1. Maszynista w przypadku osobistego stwierdzenia aktów chuligańskich, kradzieży lub rozbojów w pociągu, lub po otrzymaniu takiej informacji od kierownika pociągu względnie od innego pracownika drużyny konduktorskiej, ma obowiązek natychmiast nawiązać kontakt radiowy z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku ruchu oraz żądać od niego wezwania służb porządkowych właściwych do podjęcia interwencji tj. policji lub straży ochrony kolei.
2. Niezależnie od postanowień ust. 1, maszynista zobowiązany jest w razie potrzeby do udzielenia pierwszej pomocy osobom poszkodowanym a także do odnotowania uwag o rodzaju udzielonej pomocy w raporcie pracy.
3. Maszynista wraz z drużyną konduktorską obowiązani są dopilnować przestrzegania w pociągu przez podróżnych przepisów porządkowych. W przypadku aktów chuligańskich, kradzieży i rozbojów, ma bezwzględny obowiązek poinformować o powyższym kierownika pociągu i postępować zgodnie z jego zaleceniami.
4. Podczas aktów chuligańskich, rozboju i aktów terroru, pracownicy drużyn trakcyjnych i konduktorskich zobowiązani są do:
 - 1) wezwania za pośrednictwem dostępnych środków łączności kompetentnych organów porządkowych, a w razie konieczności - do zatrzymania pociągu na najbliższej stacji (przystanku) celem umożliwienia interwencji służbom porządkowym,
 - 2) minimalizacji zagrożenia ze strony napastników poprzez ich odseparowanie od pozostałych podróżnych (należy w tym celu wezwać podróżnych do zajęcia innych miejsc w pociągu),
 - 3) żądania od interweniujących organów porządkowych usunięcia z pociągu osób zakłócających porządek lub zagrażających bezpieczeństwu podróżnych oraz ustalenia danych personalnych osób usuwanych z pociągu, celem stworzenia Kolejom Śląskim możliwości dochodzenia ewentualnych roszczeń.
5. Szczególny sposób postępowania powinien cechować drużyny trakcyjne i konduktorskie wobec terrorystów. Postępowanie to powinno zmierzać do opóźnienia działań terrorystycznych. W tym celu należy przyjąć postawę mediacyjną oraz podjąć próby skłaniające terrorystów do ujawnienia szczegółów ich działania. Ustalone fakty niezwłocznie należy przekazać przybyłym organom porządkowym.

6. Dla zachowania bezpieczeństwa podróżnych i członków obsługi pociągu dopuszcza się:
 - 1) odstąpienie od obsługi pociągu według przydzielonych rejonów i sprawowanie jej w sposób grupowy,
 - 2) korzystanie z pomocy i wskazań osób które posiadają stosowną wiedzę i kompetencje w zakresie zwalczania zagrożeń (funkcjonariusze policji, straży ochrony kolei, wojskowi, lekarze i inni),
 - 3) działanie pracowników drużyny trakcyjnej i konduktorskiej w ramach obrony koniecznej.
7. Szczegółowy sposób postępowania drużyny pociągowej, podczas aktów chuligańskich, aktów terrorystycznych jest opisany szczegółowo w Instrukcji K – 6 dla kierownika pociągu i drużyn konduktorskich. Maszynistę obowiązuje znajomość ww. zakresu.

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1 Wykaz usterek

§1

Usterki eliminujące przyjęcie pojazdu trakcyjnego do pracy przez drużynę trakcyjną

1. Usterki i uszkodzenia w zestawach kołowych:
 - a) obluzowanie obręczy na kole bosym lub osi w piaście koła,
 - b) poprzeczne pęknięcie osi,
 - c) powstanie więcej niż dwóch rys (skaz) o długości do 25 mm na osi zestawu kołowego,
 - d) powstanie rysy (skazy) dłuższej niż 25 mm na osi zestawu kołowego,
 - e) wytarcie miejscowe na osi z ostrymi krawędziami głębsze niż 2,5 mm,
 - f) pęknięcie obręczy lub piasty koła,
 - g) pęknięcie jednego ramienia koła łącznie z pęknięciem dwóch przyległych do tego ramienia części wieńca albo pęknięcie dwóch sąsiednich ramion koła, albo pęknięcie wieńca między sąsiednimi ramionami lub pęknięcie tarczy koła jednolitego,
 - h) przekroczenie dopuszczalnych wymiarów geometrycznych zestawów kołowych określonych w „Instrukcji określającej metody i sposoby wykonania pomiarów geometrycznych zestawów kołowych K-3”.
2. Usterki i uszkodzenia dotyczące innych części pojazdów trakcyjnych:
 - a) uszkodzony sygnał dźwiękowy,
 - b) nienależycie działające osygnalizowanie,
 - c) nieprawidłowo działająca sprężarka,
 - d) niedostateczna szczelność układu powietrznego,
 - e) nieprawidłowo działający którykolwiek z hamulców lub przekroczona dopuszczalna minimalna grubość wstawek (klocków) hamulcowych,
 - f) nieprawidłowo działające urządzenia smarownicze obrzeży zestawów kołowych,
 - g) nieprawidłowo działająca lub niezaopatrzona w piasek piasecznica,
 - h) pęknięcie opaski, wieszaka, jednego z piór sprężyny piórowej (resoru) lub sprężyny śrubowej,
 - i) wytopiona lub pęknięta panewka łożyska,
 - j) pęknięty kadłub łożyska osiowego, prowadnik łożyska osiowego, pęknięcia ostoi pojazdu oraz pęknięcia ramy wózka, pęknięty i odkształcony amortyzator hydrauliczny, pęknięcia podpór metalowo gumowych oparcia nadwozia na wózku lub przekroczenie parametrów stwierdzonych w czasie pomiarów wg karty pomiarowej,

- k) uszkodzony lub wadliwie działający układ napędowy (wały napędowe, silnik trakcyjny, prądnica główna),
- l) niesprawny układ rozruchu, smarowania, chłodzenia, doładowania, paliwa i wydechu spalin silnika spalinowego,
- m) wytopienie lub uszkodzenie głównego lub korbowego łożyska wału silnika spalinowego,
- n) obluzowane śruby w połączeniach ostoi, części podwozia lub silników,
- o) uszkodzone elementy układu ciągowo - zderznego,
- p) nieprawidłowo działające przetwornice,
- q) nieprawidłowo działająca prądnica pomocnicza i wzbudnica,
- r) nieprawidłowo działające urządzenia samoczynnego hamowania pociągów (SHP) lub czuwaka aktywnego, Radio-Stop oraz inne urządzenia automatyki bezpieczeństwa pociągu, w które pojazd jest wyposażony,
- s) nieprawidłowo działająca radiołączność pociągowa,
- t) nieprawidłowo działający prędkościomierz,
- u) niesprawne baterie akumulatorów,
- v) uszkodzenie lub brak urządzeń ochrony przeciwprzepięciowej, napięciowej, przeciążeniowej, zwarciowej i odgromowej,
- w) nieprawidłowo działające mierniki pomiarowe prądu i napięcia,
- x) nieszczelność przekładni zębatej powodująca wyciekanie smaru,
- y) nieprawidłowo działające urządzenia chłodzenia silników trakcyjnych,
- z) uszkodzone lub nieprawidłowo działające manometry i zawory bezpieczeństwa układów powietrznych,
- aa) niesprawny układ sygnalizacji pożaru,
- bb) niesprawne wycieraczki szyb,
- cc) nieprawidłowo działający układ sterowania i rozrzędu,
- dd) uszkodzona szyba w kabinie maszynisty, układ ogrzewania szyb,
- ee) uszkodzone zamknięcia drzwi do kabiny maszynisty,
- ff) nieprawidłowo działający odbierak prądu,
- gg) nieprawidłowo działające styczniki WN obwodu głównego,
- hh) nieprawidłowo działający wyłącznik szybki,
- ii) uszkodzenia oporów rozruchowych.

§2

Usterki w nadwoziu pojazdu trakcyjnego

Pojazd trakcyjny nie może być wydany do pracy z uszkodzonym nadwoziem, zagrażającym bezpieczeństwu ruchu i obsługi pojazdu oraz z brakiem wyposażenia we właściwe narzędzia, sprzęt przeciwpożarowy oraz inny sprzęt zgodnie z obowiązującymi wymogami dla danej serii pojazdu.

Załącznik nr 2
Zasady użytkowania półsprzęgów do łączenia elektrycznych zespołów trakcyjnych z lokomotywami pomocniczymi

1. Półsprzęg zwany również sprzęgiem pośrednim lub adapterem sprzęgowym, stanowi wyposażenie dodatkowe elektrycznych zespołów trakcyjnych umożliwiające łączenie pojazdów wyposażonych w sprzęgi śrubowe z pojazdami posiadającymi automatyczne sprzęgi czołowe. Łączenie Elementy Konstrukcyjne półsprzęgów w zależności od typu (serii) elektrycznego zespołu trakcyjnego mogą być zróżnicowane. W związku z powyższym kolejność poszczególnych czynności przy montażu półsprzęgów wymaga dostosowania zarówno do konstrukcji półsprzęgu jak i do szczegółowych wytycznych producenta
2. Elektryczne zespoły trakcyjne wyznaczone do obsługi pociągów winny być wyposażone w komplet (zestaw) umożliwiający zamocowanie półsprzęgu na haku lokomotywy pomocniczej (pojazdu pomocniczego) oraz połączenie mechaniczne i przewodów sprężonego powietrza obu pojazdów. W przypadku nie wyposażenia elektrycznego zespołu trakcyjnego w półsprzęgu, w razie konieczności łączenia z lokomotywą pomocniczą (pojazdem pomocniczym) należy zapewnić wyposażenie w odpowiedni zestaw umożliwiający bezpieczne połączenie.
3. Oprócz odzieży ochronnej (rękawic i kamizelki ostrzegawczej) i przyborów sygnałowych w ww, zestawie w zależności od konstrukcji półsprzęgu w zestawie może znajdować się oprzyrządowanie dodatkowe umożliwiające bezpieczne zamocowanie półsprzęgu na haku ciągowym sprzęgu śrubowego lokomotywy pomocniczej (pojazdu pomocniczego) oraz węże do połączenia przewodów pneumatycznych sprężonego powietrza. W zestawie półsprzęgu znajdować się może np. drążek wykonany z grubościennej rurki stalowej o średnicy minimum 25mm, zaopatrzonej w hak i o długości umożliwiającej podparcie na pochwie zderzaka lokomotywy i naprowadzanie półsprzęgu podczas łączenia.
4. Postępowanie w trakcie łączenia elektrycznych zespołów trakcyjnych z lokomotywami (pojazdami) pomocniczymi:
 - a) przed przystąpieniem do łączenia należy zahamować elektryczny zespół trakcyjny hamulcem zespolonym lub postojowym i upewnić się o jego skuteczności celem unieruchomienia w trakcie dojazdu lokomotywy pomocniczej.
 - b) lokomotywę pomocniczą należy zatrzymać w odległości około 5m i zahamować hamulcem dodatkowym przed elektrycznym zespołem trakcyjnym,
 - c) do zamocowania półsprzęgu na haku zobowiązany jest maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego z udziałem pracownika drużyny manewrowej lub pomocnika maszynisty lokomotywy pomocniczej, natomiast w przypadku jednoosobowej obsługi lokomotywy pomocniczej czynności te wykonuje maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego z maszynistą lokomotywy pomocniczej (w takim przypadku należy zabezpieczyć lokomotywę pomocniczą zgodnie z zasadami jej obsługi),
 - d) po podniesieniu półsprzęgu na wysokość haka ciągowego lokomotywy należy unieść (odchylić) ku górze głowicę korpusu półsprzęgu, tak aby otwór

sprzęgowy (gniazdo haka) półsprzęgu naprowadzić na wierzchołek (nos) haka ciągniętego lokomotywy,

- e) po opuszczeniu głowicy korpusu półsprzęgu do poziomu osi haka ciągniętego lokomotywy unieruchomić półsprzęg poprzez umocowanie jarzma na wierzchołku (nosie) haka i dokręcenie śruby stabilizującej jarzmo na haku,
- f) gdy półsprzęg nie jest wyposażony w jarzmo stabilizujące, natomiast w zestawie półsprzęgu znajduje się drążek pomocniczy, to po zamocowaniu drążka w uchwycie korpusu półsprzęgu, drążek oprzeć na zderzakach lokomotywy pomocniczej,
- g) po unieruchomieniu półsprzęgu na haku ciągniętym lokomotywy połączyć węże sprężonego powietrza z instalacją pneumatyczną lokomotywy (przewód zasilający - główka typu „Z” koloru żółtego, główny przewód hamulcowy – główka typu „G” koloru czerwonego),
- h) w przypadku gdy podczas łączenia (sprzęgania) pojazdów możliwe jest korzystanie z napędu elektrycznego zespołu trakcyjnego, wówczas do stojącej lokomotywy pomocniczej należy dojeżdżać elektrycznym zespołem trakcyjnym, natomiast w przypadkach uniemożliwiających wykorzystanie napędu elektrycznego zespołu trakcyjnego, lokomotywa pomocnicza (pojazd pomocniczy) dojeżdża do stojącego i zahamowanego zespołu trakcyjnego,
- i) wykonanie wszelkich ruchów manewrowych łączenia (sprzęgania) pojazdów i tzw. „dociśnięcia” może odbywać się wyłącznie po upewnieniu się, że lukę pomiędzy elektrycznym zespołem trakcyjnym a lokomotywą pomocniczą (pojazdem pomocniczym) opuścili wszyscy pracownicy i znajdują się na poboczu toru w bezpiecznej odległości od taboru, oraz po podaniu sygnału zezwalającego na ruch manewrowy przez kierującego manewrami (sprzęganiem) pojazdów,
- j) ruchy manewrowe łączenia (sprzęgania) pojazdów i tzw. „dociśnięcie” pojazdów należy poprzedzić zamknięciem drzwi elektrycznego zespołu trakcyjnego,
- k) po spełnieniu wyżej wymienionych warunków kierujący manewrami łączenia (sprzęgania) np. kierownik pociągu lub maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego, może podać odpowiedni sygnał aby doprowadzić do zbliżenia lokomotywy pomocniczej na odległość około 1,5 m od czoła elektrycznego zespołu trakcyjnego, a następnie do połączenia pojazdów
- l) w przypadku łączenia poprzez półsprzęg nie wyposażony w jarzmo stabilizujące, naprowadzanie półsprzęgu winno odbywać się przy użyciu drążka pomocniczego poprzez unoszenie lub opuszczanie końca drążka podpartego na pochwie zderzaka lokomotywy pomocniczej podczas dojeżdżania do zahamowanego elektrycznego zespołu trakcyjnego lub dojeżdżania elektrycznego zespołu trakcyjnego do zahamowanej lokomotywy pomocniczej,
 - jeżeli manewr dojazdu wykonywany jest przez elektryczny zespół trakcyjny, wówczas półsprzęg naprowadzać może drążkiem pomocnik maszynisty z lokomotywy pomocniczej, a przy jednoosobowej obsadzie - maszynista lokomotywy pomocniczej,
 - jeżeli manewr dojazdu wykonywany jest przez lokomotywę pomocniczą, wówczas półsprzęg naprowadza pomocnik maszynisty z lokomotywy

pomocniczej a przy jednoosobowej obsady - maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego,

- m) po połączeniu elektrycznego zespołu trakcyjnego z lokomotywą pomocniczą drążek należy zdjąć i przechowywać w elektrycznym zespole trakcyjnym,
5. W każdym przypadku **za prawidłowe połączenie lokomotywy pomocniczej (pojazdu pomocniczego) z elektrycznym zespołem trakcyjnym odpowiedzialny jest maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego.**
6. Przygotowanie pociągu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych i jazda z użyciem półsprzęgu.
- a) po połączeniu lokomotywy pomocniczej z elektrycznym zespołem trakcyjnym należy przeprowadzić próbę hamulca zespolonego. Próbę wykonuje maszynista lokomotywy pomocniczej przy udziale rewidenta taboru, drużyny konduktorskiej lub maszynisty elektrycznego zespołu trakcyjnego. Fakt przeprowadzenia próby hamulca zespolonego musi być odnotowany w dokumentacji pociągowej,
- b) przed uruchomieniem pociągu prowadzonego przez lokomotywę pomocniczą maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego winien opuścić odbieraki prądu i sprawdzić, czy opadły,
- c) w czasie prowadzenia pociągu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych przez lokomotywę pomocniczą, prędkość nie może przekraczać 60 km/h,
- d) obsługę hamulca zespolonego pociągu zestawionego z elektrycznych zespołów trakcyjnych i lokomotywy pomocniczej należy prowadzić zgodnie z postanowieniami „Instrukcji obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych K-2”,
- e) w przypadkach szczególnych, gdy brak jest możliwości ciągnięcia elektrycznych zespołów trakcyjnych lokomotywą pomocniczą przy użyciu półsprzęgu i zachodzi konieczność wykonania manewrów lub pchania elektrycznego zespołu trakcyjnego zajętego przez podróżnych, manewry należy przeprowadzać ze szczególną ostrożnością z prędkością nie przekraczającą 10 km/h do najbliższej stacji, a na torach stacyjnych spychanie ograniczyć do niezbędnego minimum,
- f) podczas jazdy z użyciem półsprzęgu, maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego ze swojego miejsca w kabinie sterowniczej powinien utrzymywać łączność radiową lokomotywy pomocniczej, zwracać uwagę na prawidłowe działanie hamulca i pozostałych urządzeń oraz na prawidłowość współpracy z lokomotywą pomocniczą,
- g) ruszanie pociągu z miejsca przy użyciu lokomotywy pomocniczej powinno odbywać się w sposób płynny, bez wywoływania gwałtownych szarpnięć, po otrzymaniu sygnału „gotów do odjazdu” i zamknięciu drzwi w elektrycznym zespole trakcyjnym.
7. Czynności po zakończeniu przeciągania pociągu.
- a) przed rozłączeniem lokomotywy pomocniczej (pojazdu pomocniczego) od elektrycznego zespołu trakcyjnego należy zahamować oba pojazdy, a następnie pomocnik maszynisty lokomotywy pomocniczej po zamknięciu kurków układu pneumatycznego obu pojazdów, rozłącza sprzęgi powietrzne,

natomiast przy pojedynczej obsadzie lokomotywy pomocniczej czynności te wykonuje maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego,

- b) dokonać rozłączenia półsprzęgu z automatycznym sprzęgiem czołowym elektrycznego zespołu trakcyjnego i utworzyć około 5m odstęp między elektrycznym zespołem trakcyjnym a lokomotywą pomocniczą,
 - c) po zahamowaniu obu pojazdów, należy zdjąć półsprzęg z haka lokomotywy pomocniczej, wykonując czynności w kolejności odwrotnej do opisanych w pkt.4.
8. Pomocnik maszynisty, a przy pojedynczej obsadzie lokomotywy pomocniczej - maszynista tej lokomotywy zobowiązany jest do udzielenia pomocy maszyniście z elektrycznego zespołu trakcyjnego w przeniesieniu półsprzęgu do elektrycznego zespołu trakcyjnego, (jeżeli półsprzęg stanowi wyposażenie elektrycznego zespołu trakcyjnego).
 9. Ze względu na brak przy elektrycznych zespołach trakcyjnych gniazda wysokiego napięcia, umożliwiającego podłączenie ogrzewania elektrycznego w czasie przeciągania lokomotywą pomocniczą, ogrzewanie przeciąganego składu jest nieczynne.

Załącznik nr 3
Wzór Prawa kierowania pojazdem kolejowym

	<p>..... (pracodawca)</p> <p>PRAWO KIEROWANIA POJAZDEM KOLEJOWYM</p>
--	---

okładka: po złożeniu format A7, tło jasnoniebieskie, litery czarne

<p>..... (pracodawca)</p> <p>PRAWO KIEROWANIA POJAZDEM KOLEJOWYM</p> <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 10px 0;"></div> <p style="text-align: center;">mp. okrągłej</p> <p>Seria</p> <p>Nr</p> <p>..... (własnoręczny podpis posiadacza)</p> <p>Pan (nazwisko)</p> <p>imię (imiona)</p> <p>ur. (data urodzenia)</p>	<p>Na podstawie egzaminu kwalifikacyjnego złożonego w dniu r. na (wymienić nazwę stanowiska)</p> <p>..... (świadectwo nr z dnia . . . r.) oraz zaliczonej jazdy próbnej w dniu uzyskał prawo samodzielnego kierowania</p> <p>..... (wymienić rodzaj pojazdu kolejowego)</p> <p>..... mp. okrągłej, dnia r. ..</p> <p>..... (stempel i podpis wydającego)</p> <p>symbol druku ścisłego zarachowania</p>
--	--

po złożeniu format A7, tło białe, litery czarne

Załącznik nr4 Wzór Karty znajomości szlaku

Strona 4

Strona 1

<p>1. Karta znajomości szlaku służy do rejestracjijazd posiadacza karty w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia każdego roku kalendarzowego.</p> <p>2. Po upływie każdego miesiąca posiadacz karty wpisuje do rubryki 5 dzień ostatniej jazdy w charakterze członka drużyny trakcyjnej. W przypadku braku takiej jazdy w danym miesiącu należy wstawić znak „X”.</p> <p>3. Po zakończeniu okresu obowiązywania karty znajomości szlaku, jej posiadacz podpisuje ją i zwraca wystawiającemu, w celu otrzymania nowej karty na okres kolejnego roku. Wystawiający do rubryki 4 nowej karty przenosi dane z rubryki 5 karty zdawanej.</p> <p>4. Wszystkie dane do karty poza rubryką nr 5 wypełnia wystawiający kartę. Rubrykę 5 na bieżąco wypełnia jej posiadacz.</p> <p>5. Kartę znajomości szlaku należy wypełniać czytelnie tuszem, zabrania się dokonywania jakichkolwiek wycierań.</p> <p>6. Kartę znajomości szlaku należy mieć zawsze przy sobie, okazując ją na żądanie przełożonych oraz chronić przed utratą.</p>	<p style="text-align: center;">..... (pieczęćka zakładu wystawiającego kartę)</p> <h1 style="text-align: center;">KARTA znajomości szlaku</h1> <p style="text-align: center;">nr na rok</p> <p style="text-align: center;">dla:</p> <p style="text-align: center;">..... (Imię i nazwisko posiadacza karty)</p> <p style="text-align: center;">..... (zatrudnionego na stanowisku)</p> <p style="text-align: center;">..... (podpis posiadacza karty przy jej pobieraniu)</p> <p>Symbol druku</p> <p style="text-align: right;">Format A6</p>
--	---

Strona 2 i 3

odcinek linii kolejowej			Ostatnia jazda wg danych z rubryki 5 poprzedniej karty	Ostatnia jazda w charakterze kierującego pojazdem kolejowym – w dniu miesiąca:											
od stacji	do stacji	przez stację		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1	2	3	4	5											

Zgodność zapisów ze stanem faktycznym w rubryce 5 potwierdzona własnoręcznym podpisem:

.....
(podpis wystawiającego kartę)

.....
(podpis posiadacza karty przy jej zdawaniu)

Załącznik nr 5 WZÓR ŚWIADCTWA MASZYNISTY

<p style="text-align: center; font-size: small;">ŚWIADCTWO UZUPEŁNIAJĄCE DLA MASZYNISTÓW</p> <p style="text-align: center;">3. KATEGORIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH OBJĘTYCH UPRAWNIENIAMI</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table> <p>Uwagi: </p> <p style="text-align: center;">4. INFORMACJE DODATKOWE</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p style="text-align: center; font-size: small;">ŚWIADCTWO UZUPEŁNIAJĄCE DLA MASZYNISTÓW</p> <p style="text-align: center;">1. DANE DOTYCZĄCE PRACODAWCY/JEDNOSTKI ZWIERAJĄCEJ UMOWĘ</p> <p>Oficjalna nazwa</p> <p>Przedsiębiorstwo kolejowe <input type="checkbox"/> Zarządca infrastruktury <input type="checkbox"/></p> <p>Miejsce pracy</p> <p>Adres pocztowy</p> <p>Miejscowość – kraj</p> <p style="text-align: center;">2. DANE DOTYCZĄCE PRACODAWCY</p> <p>Miejsce urodzenia</p> <p>Data urodzenia <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>-<input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>-<input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/></p> <p>Obywatelstwo</p> <p>Adres pocztowy</p> <p>Poczta</p> <p>Miejscowość – państwo</p> <p>Podpis</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 40px; text-align: center; margin-top: 5px;">Zdjęcie</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-align: center; font-size: small;">Znak firmowy <i>PEZI</i></p> </div> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p style="font-size: x-small;">Wzór europejski</p> </div> <p>Odniesienie do nr licencji <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/></p> <p style="text-align: center;">ŚWIADCTWO UZUPEŁNIAJĄCE</p> <p>Wskazujące infrastrukturę, w obrębie której maszynista jest uprawniony do prowadzenia, oraz tabor kolejowy, do prowadzenia którego jest on uprawniony zgodnie z dyrektywą 2007/59/EC i obowiązującym prawodawstwem krajowym</p> <p>.....</p> <p>Nazwisko(-a)</p> <p>Imię (imiona)</p> <p>Numer referencyjny nadany przez pracodawcę <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/></p> <p>Data wydania <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>-<input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>-<input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/></p> <p>Data wygaśnięcia <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>-<input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/>-<input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/></p> <p>.....</p> <p>Organ wydający</p> <p>Adres pocztowy</p> <p>Wewnętrzny numer ref.</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 30px; text-align: center; margin-top: 5px;">Pieczęć</div>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									

ŚWIADCTWO UZUPELNIAJĄCE DLA MASZYNISTÓW	ŚWIADCTWO UZUPELNIAJĄCE DLA MASZYNISTÓW	ŚWIADCTWO UZUPELNIAJĄCE DLA MASZYNISTÓW
8. INFRASTRUKTURA, W RAMACH KTÓREJ MASZYNISTA JEST UPRAWNIONY DO PROWADZENIA	8. INFRASTRUKTURA, W RAMACH KTÓREJ MASZYNISTA JEST UPRAWNIONY DO PROWADZENIA	7. TABOR KOLEJOWY, DO PROWADZENIA KTÓREGO MASZYNISTA JEST UPRAWNIONY
Data	Date	Data
Opis	Przedłużenie	Opis
Uwagi	Uwagi	Uwagi
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Załącznik nr6
EUROPEJSKI WZÓR LICENCJI MASZYNISTY

	TRAIN DRIVING LICENCE
 6. PHOTO	1. KOLWALSKI
	2. JAN
	3. 01/01/1971 Warszawa
	4a 00/00/0000 4b 00/00/0000
	4c AMCDEF
	4d 123456789
	5. 00 00 0000 0000
7.	
	Poland
8. L-0000	9a.1 <input type="text"/>
	9a.2 <input type="text"/>
	9b. <input type="text"/> <input type="text"/>
	
<p>1. Surname(s) – 2. Name(s) – 3. Date and place of birth – 4a. Date of issue [yyyy/mm/dd] – 4b. Expiry date [yyyy/mm/dd] – 4c. Issuing authority – 4d. Number assigned to the holder by the employer – 5. Licence number – 6. Photograph of the holder – 7. Signature of the holder – 8. Postal address (optional) – 9a.1, native language(s) – 9a.2, National relevant information – 9b Medical restrictions</p>	
<p>СВИДЕТЕЛЬСТВО ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ЛОКОМОТИВ - LICENCE STROJVEDOUČHO - LOKOMOTIVFÖRERLICENS - VERGUNNING MACHINIST - VERGUNNING VAN TREINBESTUURDER - TRAIN DRIVING LICENCE - VEDURÍJUHILUBA - KULJETTAJAN LUPAKIRJA - LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAIN - EISENBAHNFahrZEUG-FÜHRERSCHIEIN - FAHRERLAUBNIS FÜR TRIEBFAHRZEUGFÜHRER - ΔΔΕΙΑ ΜΗΧΑΝΟΔΗΤΟΥ - VASÚTI JÁRMŰVEZETŐI IGAZOLVÁNY - CEADŪNAS TIOMÁNA TRAENACH - PATENTE DEL MACCHINISTA - VILCIENA VADITĀJA APLIECĪBA - TRAUKINIO MASINISTO PAŽYMEJAS - LICENZJA TA'SEWWIEQ TAL-FERROVIJI - FÖRERBEVIS - LICENZJA MASZYNISTY - CARTA DE MAQUINISTA - PERMIS DE MECANIC DE LOCOMOTIVA - PREUKAZ RUŠNOVODICA - DOVOLJENJE ZA PROJEVOĐIO - TITULO DE CONDUCCIÓN DE VEHICULOS FERROVIARIOS/MAQUINISTA - FÖRARBEVIS</p>	
	European Communities Model

Załącznik nr 7
Wykaz aktów prawnych związanych z niniejszą instrukcją

1. Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003r. (Dz. U. nr 86 poz. 789 z 2003r. z póź. zm.).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. nr 172 z 2005r. poz. 1444) z póź. zm.
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. nr 66 poz. 346 z 2011r).
4. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. nr 66 poz. 347 z 2011r).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. nr 212 z 2004r. poz. 2152) z póź. zm.
6. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. nr 9 z 2007r. poz. 63).
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 212 z 2005r. poz. 1771) z póź. zm.
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 37 z 2005r. poz. 330).