



POLREGIO sp. z o.o.

Pt-2

INSTRUKCJA

DLA

DRUŻYNY POJAZDU TRAKCYJNEGO

Obowiązuje od dnia

Wszelkie prawa zastrzeżone, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie - również częściowe w celach komercyjnych bez zgody POLREGIO sp. z o.o. jest zabronione.

Regulacje wewnętrzne spełniają wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz rozporządzeń¹.

Miejsce opracowania: POLREGIO sp. z o.o.

Biuro Eksploatacji

ul. Kolejowa 1

01-217 Warszawa

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE

¹ aktualny wykaz przepisów prowadzony i dostępny jest w jednostce organizacyjnej właściwej ds. eksploatacji

Miejsce na Uchwałę Zarządu

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.	Przedmiot instrukcji	6
§ 2.	Słownik pojęć	6-8
§ 3.	Drużyna trakcyjna	8-9
§ 4.	Znajomość obowiązujących przepisów	9-10
§ 5.	Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty	10-12
§ 6.	Zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty	12
§ 7.	Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym	12-13
§ 8.	Znajomość odcinków linii kolejowych/bocznic	14-15

ROZDZIAŁ II OBOWIĄZKI MASZYNISTY W TRAKCIE WYKONYWANIA PRACY

§ 9.	Obowiązki maszynisty podczas rozpoczynania pracy	16-19
§ 10.	Obowiązki maszynisty przy dojeżdżaniu lokomotywą do składu pociągu	19
§ 11.	Przygotowanie pociągu do jazdy	19-20
§ 12.	Rozruch pociągu	20-21
§ 13.	Obowiązki maszynisty w trakcie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem	21-24
§ 14.	Przeszkody w ruchu pociągów	25
§ 15.	Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki”	26
§ 16.	Obowiązki maszynisty w trakcie kończenia pracy	26-29

ROZDZIAŁ III POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA OBOWIĄZKÓW SŁUŻBOWYCH

§ 17.	Pożar	30
§ 18.	Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej	31
§ 19.	Postępowanie w razie nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub powstania zdarzenia	31-33
§ 20.	Postępowanie w razie wybryków chuligańskich, rozboju, aktów terroru i podłożenia materiałów wybuchowych w pociągu	34
§ 21.	Niezdolność do pracy drużyny pociągowej	34
§ 22.	Uszkodzenie w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym powietrzem	35
§ 23.	Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach biegowych podczas pracy pojazdu trakcyjnego	35-36
§ 24.	Uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego	36
§ 25.	Uszkodzenia urządzeń wskazujących prędkość jazdy	36
§ 26.	Uszkodzenie urządzenia dźwiękowego ostrzegającego pojazdu kolejowego	36

§ 27.	Uszkodzenie maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego	36
§ 28.	Obsługa pojazdów trakcyjnych w warunkach zimowych	37-38

ROZDZIAŁ IV WYKONYWANIE CZYNNOŚCI DRUGIEGO MASZYNISTY

§ 29.	Obowiązki drugiego maszynisty w czasie pracy.	39-41
§ 30.	Obowiązki osoby pełniącej obowiązki drugiego maszynisty w czasie kończenia pracy.	41
§ 31.	Postępowanie osoby pełniącej obowiązki drugiego maszynisty w sytuacjach szczególnych w czasie pracy.	41

ROZDZIAŁ V BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY DRUŻYN TRAKCYJNYCH

§ 32.	Postanowienia ogólne.	42
§ 33.	Prawa i obowiązki pracownika drużyny trakcyjnej.	42-43
§ 34.	Bezpieczeństwo pracy drużyny trakcyjnej w czasie zmiany roboczej.	43
§ 35.	Bezpieczeństwo prac podczas przygotowania pociągu do odjazdu.	43
§ 36.	Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas prowadzenia pociągu, jazdy luzem oraz w czasie wykonywania pracy manewrowej.	44
§ 37.	Postępowanie w przypadku konieczności usuwania usterek pod pojazdem bez wyłączenia z ruchu.	44-45
§ 38.	Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas kończenia pracy w pojeździe trakcyjnym.	45

ROZDZIAŁ VI USTERKI ELIMINUJĄCE PRZYJĘCIE POJAZDU TRAKCYJNEGO DO PRACY PRZEZ DRUŻYNĘ TRAKCYJNĄ

§ 39.	Wykaz usterek.	46-47
§ 40.	Usterki w nadwoziu pojazdu trakcyjnego.	48
§ 41.	Zasady użytkowania półsprzęgu do łączenia pojazdu trakcyjnego pomocniczego z pojazdem trakcyjnym z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym.	48-51

Załącznik nr 1

Wzory zapisów zamieszczane w Księżce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Przedmiot instrukcji

- 1) Niniejsza instrukcja ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność maszynisty, drugiego maszynisty, prowadzącego pojazdy kolejowe, pracownika z licencją maszynisty, pracownika zatrudnionego na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
- 2) Instrukcja ma zastosowanie w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i eksploatacji pojazdów kolejowych, tj. spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” oraz rozporządzeń wydanych na podstawie tej ustawy.

§ 2

Słownik pojęć

Słownik pojęć używanych w instrukcji:

- 1) „drugi maszynista” – maszynista lub pracownik posiadający licencję maszynisty albo druga osoba, zatrudniona na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- 2) „drużyna konduktorska” – zespół osób składający się z kierownika pociągu i jednego lub więcej konduktorów lub tylko kierownika pociągu, obsługujących pociąg na określonym odcinku jego przebiegu;
- 3) „drużyna pociągowa” – zespół osób o odpowiednich kwalifikacjach wyznaczonych do obsługi pociągu. W skład drużyny pociągowej wchodzi drużyna trakcyjna i drużyna konduktorska lub tylko drużyna trakcyjna;
- 4) „drużyna trakcyjna” - drużyna trakcyjna składająca się z maszynisty i drugiego maszynisty lub maszynisty i pracownika posiadającego licencję maszynisty albo tylko maszynisty;
- 5) „ DSAT” – urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru;
- 6) „dysponent” – osoba koordynująca/nadzorująca pracowników drużyn trakcyjnych w punktach znajdujących się poza stacją siedzibą drużyn trakcyjnych;
- 7) „dyspozytor” – osoba koordynująca/nadzorująca pracowników drużyn trakcyjnych w jednostce wykonawczej;
- 8) „ETCS” - Europejski System Sterowania Pociągiem, funkcjonujący w ramach ERTMS – Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym;

- 9) „GSM-R” – Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej, funkcjonujący w ramach ERTMS - Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym;
- 10) „jednostka wykonawcza” – zakład zatrudniający maszynistów oraz inne osoby, których przepisy niniejszej instrukcji dotyczą;
- 11) „karta pracy” – karta pracy drużyny trakcyjnej lub e-karta;
- 12) „maszynista” – osoba posiadająca kompetencje do samodzielnego, odpowiedzialnego i bezpiecznego prowadzenia pojazdu trakcyjnego, zgodnie z uprawnieniami określonymi w Świadectwie maszynisty, spełniająca wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym;
- 13) „pracownik z licencją maszynisty” – pracownik posiadający licencję maszynisty, będący w trakcie szkolenia, w celu uzyskania świadectwa maszynisty, po odbyciu stażu stanowiskowego przy naprawie i utrzymaniu taboru, czynnościach rewidenta i maszynisty oraz odbyciu szkolenia praktycznego, posiadający udokumentowaną znajomość linii kolejowych na trasie danego pociągu oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym umiejętność wykonania hamowania nagłego; Warunkiem włączenia pracownika do drużyny trakcyjnej jest zdanie przez niego, egzaminu wewnętrznego potwierdzającego wymagane kwalifikacje.
- 14) „ogłędziny techniczne” – zespół czynności przy pociągu lub składzie pociągu mających na celu stwierdzenie stanu technicznego, w szczególności części biegowych, urządzeń ciągnowo - zderznych, hamulców, prawidłowości zestawienia i sprzęgnięcia taboru, wykonywanych przez rewidentów taboru lub innych uprawnionych pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje;
- 15) „ogłędziny” – czynności kontrolne mające na celu określenie wzrokowe, dotykowe lub słuchowe stanu technicznego pojazdu, jego zespołu, podzespołu, części;
- 16) „ogłoszenia” – zarządzenia, decyzje, polecenia i informacje podawane do wiadomości drużynom trakcyjnym;
- 17) „pojazd trakcyjny” - pojazd kolejowy z napędem, w tym: lokomotywa elektryczna, spalinowa, elektryczny lub spalinowy zespół trakcyjny, autobus szynowy oraz pojazd silnikowy;
- 18) „pojazd trakcyjny nieczynny” – pojazd trakcyjny niewytwarzający siły pociągowej, odpowiednio przygotowany do transportu;
- 19) „pojazd trakcyjny prowadzący” – pierwszy pojazd trakcyjny z czynną kabiną sterowniczą lub wagon z czynną kabiną sterowniczą w przypadku, gdy pojazd trakcyjny znajduje się na końcu składu patrząc w kierunku jazdy pociągu;
- 20) „pracodawca” – jednostka wykonawcza Spółki;
- 21) „pracownik wykonujący obowiązki drugiego maszynisty” - pracownika zatrudnionego na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie

kolejowym.

- 22) „prowadzący pojazdy kolejowe” - osoba posiadająca kwalifikacje i dokumenty uprawniające do prowadzenia pojazdów kolejowych, zatrudniona na stanowisku:
 - 1) prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe po liniach kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
 - 2) prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej;
- 23) REC – kolejowe połączenie alarmowe, funkcjonujące w ramach sieci GSM-R;
- 24) „trakcja wielokrotna” – praca pojazdu trakcyjnego prowadzącego z dwoma lub więcej pojazdami trakcyjnymi;
- 25) „uprawniony maszynista” – maszynista, sprawujący nadzór nad kandydatem na maszynistę, podczas odbywania jazd z tym kandydatem, w trakcie przygotowania zawodowego do egzaminu na świadectwo maszynisty, posiadający kwalifikacje określone w *Instrukcji nabywania i utrzymania kwalifikacji zawodowych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio i pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe Pa-4*.
- 26) „uprawniona osoba” – osoba posiadająca kwalifikacje uprawniające do wykonywania zespołu czynności w pociągu lub składzie;
- 27) „urządzenia automatyki bezpieczeństwa pociągu” – (ABP) urządzenie samoczynnego hamowania pociągu (SHP) i czuwak aktywny (CA, SIFA) lub inne systemy zabezpieczenia ruchu pociągu, np. ERTMS/ETCS.

§ 3

Drużyna trakcyjna

1. Drużyna trakcyjna może być jednoosobowa lub dwuosobowa.
2. W skład dwuosobowej drużyny trakcyjnej wchodzi dwóch maszynistów albo maszynista i pracownik posiadający licencję maszynisty lub maszynista i druga osoba, zatrudniona na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem ust. 4.
3. Jednoosobową obsługę stosuje się w:
 - 1) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nie przekraczającą 130 km/h i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi przynajmniej w jeden rodzaj sprawnych urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz sprawne urządzenia radiołączności pociągowej, przy czym jeżeli urządzenia kontrolujące czujność maszynisty w pojeździe trakcyjnym nie wymagają współpracy z urządzeniami przytorowymi, jednoosobową obsługę można stosować także na liniach niewyposażonych w te urządzenia;
 - 2) w pociągach wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2 oraz urządzenia radiołączności pociągowej kursującymi na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub

poziomu 2, z zastrzeżeniem określonymi w Ir-1a i i Ir-1b;

- 3) podczas manewrów w miejscach, w których pozwala na to regulamin techniczny posterunku ruchu lub regulamin pracy boczniczy kolejowej;
 - 4) w obsłudze lokomotyw manewrowych wykonujących stałą pracę manewrową.
4. Dwuosobową drużynę trakcyjną pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiającymi obserwację szlaku może być ustalona zgodnie z ust. 2 albo składać się z maszynisty i pracownika zatrudnionego na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (patrz ust. 5). Pracownik ten powinien posiadać udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego. W przypadku obsady składającej się z dwóch maszynistów dyspozytor/dysponent w karcie pracy przydziela funkcję maszynisty i drugiego maszynisty.
 5. Dwuosobowa obsada składająca się z maszynisty i pracownika zatrudnionego na stanowisku: dyżurnego ruchu, nastawniczego, zwrotniczego, kierownika pociągu, ustawiacza, manewrowego, rewidenta taboru, automatyka, toromistrza, dróżnika przejazdowego, prowadzącego pojazdy kolejowe. Do zadań tego pracownika należy wspomaganie maszynisty w zakresie obserwacji szlaku oraz informowanie maszynisty o zauważonych zagrożeniach.
 6. W pociągach złożonych z zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych, pojazdów silnikowych wyposażonych w radiołączość pociągową oraz urządzenia SHP i CA lub inne urządzenia automatyki bezpieczeństwa pociągu - ABP, niezależnie od ilości pojazdów wchodzących w skład trakcji wielokrotnej drużyna trakcyjna składa się tylko z maszynisty, z uwzględnieniem postanowień ust. 2.
 7. W trakcji wielokrotnej lokomotyw drużyna trakcyjna może być wieloosobowa i składać się z maszynisty w pojeździe trakcyjnym prowadzącym (o ile nie jest wymagana obsada dwuosobowa) oraz z maszynisty w każdym pojeździe trakcyjnym nie połączonym sprzęgiem sterowania wielokrotnego.
 8. W czynnym pojeździe trakcyjnym wpiętym do składu pociągu za pojazdem trakcyjnym prowadzącym lub na końcu pociągu w celu przesłania go między stacjami drużyna trakcyjna powinna składać się maksymalnie z dwóch osób.
 9. W czynnym pojeździe trakcyjnym pracującym na końcu pociągu, drużyna trakcyjna może być maksymalnie dwuosobowa.
 10. Maszyniście podlega drugi maszynista oraz inni pracownicy wymienieni w ust. 2

i pracownicy szkolący się, przydzieleni maszyniście.

11. Uprawnionemu maszyniście przydzielany jest kandydat na maszynistę do praktycznego szkolenia.
12. Za właściwy skład drużyny trakcyjnej odpowiedzialny jest dyspozytor lub dysponent. Skład ten zależny jest od rodzaju pociągu i obsługiwanego pojazdu trakcyjnego, rodzaju wykonywanej pracy i musi być zgodny z postanowieniami obowiązujących regulacji, np. Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, Załącznik nr 12.

§ 4

Znajomość obowiązujących przepisów

1. Maszynista zobowiązany jest znać i stosować w częściach dotyczących wykonywanej pracy regulacje zarządców infrastruktury, na których przewoźnikiem jest POLREGIO sp. z o.o., dotyczące:
 - 1) prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, w tym z wykorzystaniem systemów ERTMS/ETCS
 - 2) radiołączności pociągowej;
 - 3) regulaminów technicznych posterunków ruchu w zakresie wykonywanej pracy;
 - 4) techniki pracy manewrowej;
 - 5) postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.
2. Maszynista zatrudniony w POLREGIO sp. z o.o. zobowiązany jest znać i stosować niżej wymienione regulacje wewnętrzne :
 - 1) Instrukcja dla drużyny pojazdu trakcyjnego (Pt - 2);
 - 2) Instrukcja o technice i organizacji pracy drużyn konduktorskich (Pr- 1);
 - 3) Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów (Pr-3);
 - 4) Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego (Pw - 5);
 - 5) Instrukcja o zasadach i sposobie wykonywania manewrów, sygnalizacji i organizacji zestawienia pociągów pasażerskich na bocznicach kolejowych użytkowanych przez POLREGIO sp. z o.o. (Pr-2);
 - 6) Instrukcja o grzaniu, wentylacji i klimatyzacji taboru pasażerskiego eksploatowanego przez POLREGIO sp. z o.o. (Pw – 3);
 - 7) Instrukcja o sposobie wypełniania i trybie postępowania z kartą pracy drużyny trakcyjnej i

pojazdów na kolejach normalnotorowych i szerokotorowych²;

- 8) Instrukcja o użytkowaniu, organizacji i utrzymaniu urządzeń sieci radiołączności w Spółce POLREGIO sp. z o.o. (Pr-4);
 - 9) Instrukcja dla rewidenta taboru i starszego rewidenta taboru (Pt-1);
 - 10) Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych z napędem (Pt – 5);
 - 11) Regulaminów pracy boczniczy kolejowej (w zakresie autoryzacji);
 - 12) Instrukcja bezpieczeństwa i higieny pracy przy utrzymaniu taboru kolejowego (wspólna dla wszystkich stanowisk) (Pt-8);
 - 13) Instrukcja nabywania i utrzymania kwalifikacji zawodowych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio i pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe Pa-4
3. Maszynista powinien znać i stosować postanowienia przepisów, instrukcji i procedur, związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony przez pracodawcę, w tym procedur określonych w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS).

§ 5

Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty

1. Maszynista obowiązany jest obsługiwać typ pojazdu, na który posiada udokumentowane uprawnienia.
2. Maszynista zobowiązany jest do udziału w szkoleniach, zgodnie z programem doskonalenia zawodowego.
3. Ponadto do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) nadzorowanie i kierowanie pracą drugiego maszynisty oraz przydzielonych pracowników;
 - 2) praktyczne szkolenie kandydata na stanowisko maszynisty, w ramach przygotowania zawodowego do egzaminu kwalifikacyjnego na świadectwo maszynisty, jeżeli do tego został wyznaczony i posiada stosowne uprawnienia;
 - 3) wypełnianie dokumentów związanych z pracą zgodnie ze stanem faktycznym oraz szczegółowe opisywanie nieprawidłowości w pracy pojazdów trakcyjnych;
 - 4) stosowanie się do wydanych decyzji, zarządzeń i poleceń zawartych w porozumieniach granicznych. W przypadku obsługi trakcyjnej na liniach lub odcinkach linii poza granicami

² obowiązuje do momentu wdrożenia Instrukcji o sposobie wypełniania i trybie postępowania z kartą pracy drużyny trakcyjnej w POLREGIO sp. z o.o.

- kraju podczas obsługi trakcyjnej na odcinkach granicznych maszynista stosuje się do ustaleń i postanowień przepisów kolei, na terenie, której wykonuje obowiązki;
- 5) stosowanie się do zapisów regulaminów technicznych posterunków ruchu w części dotyczącej jego pracy;
 - 6) wykonywanie pracy w przydzielonej odzieży oraz korzystanie ze środków ochrony indywidualnej;
 - 7) dbanie o pozytywny wizerunek Spółki POLREGIO sp. z o.o. poprzez swój wygląd i zachowanie czystości i należytego porządku w kabinie maszynisty;
 - 8) posiadanie podczas pracy:
 - a) licencji maszynisty i aktualnego świadectwa maszynisty
 - b) aktualnej kontrolki znajomości odcinków linii kolejowych/bocznic,
 - c) aktualnej kontrolki autoryzacji (znajomości) typu pojazdu kolejowego przez pracownika drużyny pociągowej,
 - d) dokumentu stwierdzającego tożsamość,
 - e) zezwolenia upoważniającego do wstępu na obszar kolejowy,
 - f) świadectwa kwalifikacyjnego uprawniającego do zajmowania się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci w zakresie eksploatacji,
 - g) aktualnego wewnętrznego rozkładu jazdy z dodatkiem - niezbędnego do prowadzenia pociągu na wyznaczonym odcinku linii kolejowej/opis trasy,
 - h) wypełnionej karty pracy ,
 - i) wymaganych upoważnień (np. przepustka graniczna, itp.);
 - 9) prawidłowe wykonywanie pracy oraz właściwe obsługiwanie przydzielonego pojazdu trakcyjnego w sposób gwarantujący bezpieczeństwo własne oraz bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a w szczególności:
 - a) wykonywać pracę pociągową i pozapociągową, zgodnie z obowiązującymi postanowieniami przepisów Zarządcy infrastruktury i wewnętrznych Spółki,
 - b) prawidłowo eksploatować przydzielony mu typ pojazdu trakcyjnego wraz ze znajdującymi się w nim urządzeniami i wyposażeniem,
 - c) dbać o racjonalną gospodarkę paliwową i energetyczną,
 - d) prawidłowo sprzęgać pojazd trakcyjny ze składem pociągu,
 - e) przestrzegać rozkładowego czasu jazdy pociągu;
 - 10) w pierwszej kolejności zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a następnie punktualności. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu jest nadrzędne w stosunku do innych powierzonych czynności;
 - 11) przestrzeganie przepisów bhp oraz zasad bezpiecznych metod pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych zainstalowanych w pojazdach trakcyjnych.

Zależność funkcjonalna i organizacyjna pracy maszynisty

1. Nadzór i koordynację nad pracą maszynisty w zakresie pracy eksploatacyjnej pojazdu sprawują dyspozytorzy/dysponenci określeni w obowiązujących regulaminach organizacyjnych.
2. Maszynista, podczas obsługi pociągu, w sprawach związanych z ruchem pociągu wykonuje polecenia dyżurnego ruchu lub kierownika pociągu. W czasie pracy manewrowej w zakresie wykonywanej pracy wykonuje polecenia kierownika manewrów.
3. W przypadku stwierdzenia przez osoby kontrolujące nieprawidłowości dotyczących przestrzegania przepisów w zakresie:
 - 1) obsługi taboru;
 - 2) prowadzenia pociągu;
 - 3) wykonywania pracy pozapociągowej;
 - 4) przestrzegania dyscypliny pracy;
 - 5) bhp i p. poż;maszynista stosuje się do poleceń wydawanych przez maszynistów instruktorów, inspektorów, kontrolerów i inne osoby posiadające stosowne upoważnienie.
4. Maszynista może odmówić wykonania polecenia jeżeli uzna, że wykonanie polecenia zagraża życiu, zdrowiu ludzkiemu lub bezpieczeństwu ruchu kolejowego. W tym zakresie ponosi pełną odpowiedzialność. O podjętej decyzji powiadamia przełożonego.

§ 7

Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym

1. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego, poza drużyną trakcyjną, zatrudnioną w POLREGIO sp. z o.o., posiadają:
 - 1) osoba posiadająca udokumentowaną znajomość odcinka linii kolejowej, jadąca z maszynistą prowadzącym pociąg na nieznanym dla niego odcinku linii kolejowej;
 - 2) kierownik pociągu wezwany przez maszynistę;
 - 3) drużyna pociągowa Przewoźnika POLREGIO sp. z o.o. udająca się do miejsca podjęcia pracy lub po zakończeniu pracy na pojeździe trakcyjnym, jeżeli nie ma innej możliwości przejazdu;
 - 4) maszynista, kierownik pociągu jadący na zapoznanie odcinka linii kolejowej, na podstawie dokumentów wystawionych wg uregulowań wydanych przez POLREGIO sp. z o.o.;

- 5) osoby legitymujące się dowodem tożsamości i pisemnymi upoważnieniami właściwych organów kontrolnych lub zezwoleniami wydanym przez POLREGIO sp. z o.o. do przejazdu w kabinie maszynisty;
 - 6) osoby wskazane przez dyżurnego ruchu w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych okolicznościami – podstawą do przejazdu wskazanej osoby jest wydanie drużynie trakcyjnej rozkazu pisemnego „S”;
 - 7) osoby, których przejazd regulują odrębne przepisy np. UTK, NIK
 - 8) pracownicy szkolący się.
2. W czynnej kabinie maszynisty zespołu trakcyjnego nie może znajdować się jednocześnie więcej niż trzy osoby łącznie z obsługą a w lokomotywie łącznie z obsługą cztery osoby. Natomiast podczas jazd próbnych i doświadczalnych obowiązują zasady zawarte w regulaminach tych jazd.
 3. Osobom jadącym w kabinie maszynisty nie wolno utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego. W przypadku utrudniania pracy maszynista powinien poinformować o tym jadącą osobę. W przypadku niezastosowania się osoby do zalecenia i w dalszym ciągu utrudniania pracy, maszynista ma prawo zażądać opuszczenia kabiny na najbliższym planowym postoju pociągu.
 4. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone (kabina ta powinna być zamknięta przez maszynistę), z wyjątkiem:
 - 1) pracowników realizujących jazdy próbne, doświadczalne, kontrolne;
 - 2) przejazdu drużyny pociągowej, jeżeli nie może ona zająć miejsca w składzie pociągu lub w czynnej kabinie maszynisty;
 - 3) innych osób, na które POLREGIO sp. z o.o. wyraziła zgodę,
 5. Osoby przebywające w nieczynnej kabinie ponoszą odpowiedzialność za stan urządzeń i wyposażenie.
 6. Maszynista ma obowiązek, od osób uprawnionych do przejazdu w kabinie, zażądać okazania stosownych upoważnień i dokonania wpisu w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem adnotacji o celowości (w tym data, godzina, odcinek przejazdu) odbywania przejazdu.
 7. Maszynista może przewozić w pojeździe trakcyjnym tylko przedmioty niezbędne do wykonywania pracy.

§ 8

Znajomość odcinków linii kolejowych/bocznic

1. Maszynista pojazdu trakcyjnego ma obowiązek posiadać udokumentowaną znajomość odcinków linii kolejowych, na których ma prowadzić pociąg.

2. Szczegółowe warunki i sposób nabywania znajomości linii (odcinka linii kolejowej/boczniczy) regulują zapisy *Instrukcji nabywania i utrzymania kwalifikacji zawodowych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio i pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe Pa 4.*
3. W przypadku:
 - 1) zakłóceń w ruchu kolejowym w wyniku prowadzonych robót na torach lub powodujących konieczność odstępstw od wykonywania przewozów kolejowych na podstawie obowiązującego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z ustaleniami zarządcy infrastruktury,
 - 2) jednorazowych przewozów kolejowych, za zgodą zarządcy infrastruktury,
 - 3) dostawy lub prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego,
 - 4) szkolenia lub egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,
 - 5) wykonywania przewozów technologicznych,
- jeżeli maszynista albo kandydat na maszynistę ubiegający się o świadectwo maszynisty nie posiadają znajomości odcinków linii kolejowych, na których mają prowadzić pojazd kolejowy lub pociąg, mogą go prowadzić, pod warunkiem że podczas jazdy w kabinie maszynisty znajduje się maszynista lub przedstawiciel zarządcy infrastruktury posiadający udokumentowaną znajomość tych odcinków.
4. W przypadku braku możliwości przydzielenia pracownika znającego obsługiwane odcinki, maszynista powinien jechać z zachowaniem szczególnych warunków ostrożności, nie przekraczając prędkości jazdy 40 km/h. W tym przypadku maszyniście powinien zostać wydany 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.).
5. Utrzymanie i rozszerzenie znajomości odcinków linii kolejowych
 - 1) W celu nabycia znajomości nowego odcinka linii kolejowej lub po każdej nieobecności maszynisty trwającej co najmniej trzy lata na danym odcinku linii kolejowej wskazane jest wykonanie czterech jazd, w tym 2 jazdy w jedną stronę i 2 w drugą stronę. Ponadto, o ile jest to możliwe, dwie z nich należy wykonać pomiędzy zmierzchem a świtem.
 - 2) Przed realizacją jazd, o których mowa w ust. 1, maszynista zobowiązany jest zapoznać się, potwierdzając to pisemnie, z postanowieniami obowiązującymi na danych odcinkach linii kolejowej.
 - 3) Po każdej nieobecności maszynisty trwającej, nie mniej niż 12 miesięcy na danym odcinku linii kolejowej należy wykonać, co najmniej dwie jazdy w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem, w tym jedną jazdą w jedną stronę i drugą w drugą stronę. Ponadto,

o ile to możliwe, jedną jazdę należy odbyć pomiędzy zmierzchem a świtem.

6. Po zakończeniu modernizacji linii kolejowej tj. po zamknięciu inwestycji i jej odbiorze, w gestii Dyrektora jednostki wykonawczej będzie należało podjęcie decyzji o skróceniu terminu utrzymania znajomości tej linii z 12 do 6 miesięcy. Podstawą podjęcia decyzji będzie ocena skali zmian, zgodnie z Kartą procesu nr 42 Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, wprowadzonych na zmodernizowanej linii. W tym przypadku, w celu odnowienia znajomości odcinka linii kolejowej, wskazane jest wykonanie czterech jazd, w tym o ile jest to możliwe, dwie z nich należy wykonać pomiędzy zmierzchem a świtem. Znajomość odcinków linii kolejowych odnotowywana jest w „Kontrolce znajomości odcinków linii kolejowych/bocznic”, którą wydaje się maszyniście na rok kalendarzowy.
7. Jako jedną jazdę należy rozumieć przejazd maszynisty pojazdu trakcyjnego w kabinie maszynisty w jednym kierunku odcinka linii kolejowej.
8. Maszynista obowiązany jest z dwumiesięcznym wyprzedzeniem zgłosić termin utraty znajomości odcinka linii kolejowej kierującemu komórką organizacyjną eksploatacji pojazdów trakcyjnych.

Rozdział II

OBOWIĄZKI MASZYNISTY W TRAKCIE WYKONYWANIA PRACY

§ 9

Obowiązki maszynisty podczas rozpoczynania pracy

1. Maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych zadań.
2. Jeżeli maszynista nie może stawić się do pracy, powinien niezwłocznie uprzedzić o tym fakcie przełożonego.
3. Maszynista obowiązany jest zgłosić się do pracy w wyznaczonym miejscu i czasie, uzyskać od właściwego dyspozytora / dysponenta potwierdzenie rozpoczęcia pracy w karcie pracy drużyny trakcyjnej oraz otrzymać niezbędne informacje o zakresie zleconej pracy.
4. Maszynista zobowiązany jest do zapoznania się z obowiązującymi ogłoszeniami i potwierdzenia tego faktu podpisem w sposób ustalony w jednostce wykonawczej.
5. Maszynista rozpoczyna pracę w miejscu wyznaczonych w harmonogramie pracy. W przypadku konieczności wprowadzenia zmian w harmonogramie pracy dyspozytor/dysponent może wyznaczyć maszyniście inne miejsce i czas rozpoczęcia pracy.
6. Jeżeli przyjęcie pojazdu trakcyjnego ma nastąpić na terenie jednostki wykonawczej maszynista ma obowiązek pobrać książkę pokładową pojazdu kolejowego z napędem, niezbędne dokumenty i druki, bloczki rozkazów pisemnych oraz klucze do pojazdu trakcyjnego, w zależności od zasad ustalonych przez pracodawcę.

7. Maszynista podczas przyjęcia pojazdu trakcyjnego dokonuje w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem zapisu w brzmieniu: **Pp** - (przyjęcie pojazdu) – zapis jest równoznaczny z potwierdzeniem prawidłowości wykonania czynności zgodnie z postanowieniami § 9 . Wzór zapisu – Załącznik nr 1.
8. W pojeździe trakcyjnym, po wymaganym poziomie utrzymania, w celu upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu sprawnego technicznie maszynista zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić w *Książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem* zapisy potwierdzające wykonanie wymaganego przeglądu technicznego i odnotowanych napraw, przeprowadzenie prób prawidłowego działania układów urządzeń hamulcowych oraz dopuszczenia pojazdu do eksploatacji;
 - 2) w miejscach dostępnych pojazdu trakcyjnego dokonać oględzin – sprawdzić czy nie ma uszkodzeń lub braków;
 - 3) sprawdzić:
 - a) ilość paliwa w zbiornikach, odnotować w dokumentacji,
 - b) poziom oleju i ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - c) w miejscach dostępnych pojazdu trakcyjnego stan plomb na urządzeniach automatyki bezpieczeństwa pociągu - ABP, prędkościomierza i radiołączności, a w zależności od typu radiotelefonu przycisku automatycznego nadania sygnału A1r „Alarm” Radio-Stop,
 - d) prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,
 - e) taśmę w prędkościomierzu - w razie potrzeby założyć. W przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować go do zapisu parametrów zgodnie z DTR, w których informacje zapisywane są w pamięci elektronicznej urządzenia z możliwością przeniesienia na inne nośniki pamięci elektronicznej,
 - f) wyposażenie pojazdu oraz termin ważności „Świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego „
 - 4) uruchomić pojazd trakcyjny oraz sprawdzić:
 - a) sprawność działania hamulców,
 - b) słuchowo i wzrokowo jego pracę (m.in. maszyn pomocniczych, silnika spalinowego, klimatyzację i ogrzewanie),
 - c) sprawność radiołączności pociągowej - fakt sprawdzenia i sprawności odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem,
 - d) osygnalizowanie pojazdu trakcyjnego i sygnały dźwiękowe,
 - e) sprawność urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu – ABP;
 - 5) w trakcie przyjęcia składu złożonego z zespołów trakcyjnych, autobusu szynowego, pojazdu silnikowego po wymaganym przeglądzie technicznym, maszynista zobowiązany

jest dodatkowo sprawdzić:

- a) prawidłowość sprzęgnięcia elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych,
- b) po uruchomieniu elektrycznego zespołu trakcyjnego (elektrycznych zespołów trakcyjnych wchodzących w skład pociągu), autobusu szynowego sprawdzić prawidłowość działania hamulca oraz sprawdzić osygnalizowanie pojazdu i sygnały dźwiękowe pod względem poprawności ich funkcjonowania.

8. Podczas przyjmowania pojazdu trakcyjnego będącego w okresie międzyprzeglądowym, maszynista ma obowiązek:

- 1) sprawdzić w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem zapisy potwierdzające ważność przeglądu technicznego i potwierdzenie wykonania ewentualnie odnotowanych napraw, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu trakcyjnego sprawnego technicznie;
- 2) dokonać w miejscach dostępnych pojazdu trakcyjnego oględzin technicznych, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków;
- 3) sprawdzić:
 - a) ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - b) ilość paliwa w zbiornikach i odnotować zgodnie z wydanymi decyzjami, jeżeli nie ma w pojeździe elektronicznej rejestracji ilości paliwa,
 - c) poziom oleju w dostępnych podzespołach i zespołach pojazdu trakcyjnego,
 - d) stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty, przyciskach Radio-Stop,
 - e) prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,
 - f) taśmę w prędkościomierzu - w razie potrzeby założyć. W przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować go do zapisu parametrów zgodnie z DTR,
 - g) wymagane wyposażenie oraz terminy jego ważności,
 - h) stanu naładowania akumulatorów przez odczytywanie napięcia na woltomierzu w kabinie sterowniczej;
- 4) uruchomić pojazd trakcyjny oraz sprawdzić:
 - a) sprawność działania hamulców,
 - b) słuchowo i wzrokowo jego pracę,
 - c) sprawność radiołączności pociągowej, a w miejscach umożliwiających testowanie Radio – Stopu oraz urządzeń czujności maszynisty, dokonać kontroli działania tych urządzeń - fakt weryfikacji i sprawności urządzeń odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem,
 - d) osygnalizowanie pojazdu trakcyjnego i sygnały dźwiękowe,
 - e) sprawność urządzeń grzania, klimatyzacji i wentylacji pojazdu trakcyjnego,

f) w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w system ETCS, dla pociągów kursujących po liniach wyposażonych w system ETCS, postępować zgodnie z postanowieniami DTR pojazdów.

9. Sprawdzić działanie układu napędowego pojazdu trakcyjnego w zakresie sterowania układem. W pojazdach trakcyjnych z komputerowym systemem sterującym przeprowadzić sprawdzenie i próby działania pojazdu z wykorzystaniem wyświetlacza panelu operacyjnego, zgodnie z instrukcją obsługi pojazdu.
10. W wyznaczonym czasie i miejscu zgłosić pojazd trakcyjny do pracy.
11. W trakcie pracy maszynisty w obsadzie dwuosobowej, czynności wymienione w ust. 6 – 8 maszynista wykonuje wspólnie z drugim maszynistą.

Jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego maszynista stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy, to powinien stwierdzone nieprawidłowości zgłosić dyspozytorowi lub dysponentowi i odnotować konieczność naprawy w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem i zażądać przydzielenia innego pojazdu trakcyjnego.

12. Przed rozpoczęciem jazdy sprawdzić czy hamulce ręczne (postojowe) w pojeździe trakcyjnym są odhamowane, jak również usunięte są płozy hamulcowe służące do zabezpieczenia pojazdu przed zbiegnięciem.
13. W zakresie obsługi urządzeń grzania, klimatyzacji i wentylacji należy postępować zgodnie z postanowieniami Instrukcji Pw-3.
14. W zakresie sprawności działania hamulców należy postępować zgodnie z Instrukcją Pw-5.

§ 10

Obowiązki maszynisty przy dojeżdżaniu lokomotywą do składu pociągu

1. Na dojazd do składu pociągu maszynista musi otrzymać zgodę uprawnionej osoby, zgodnie z regulaminem technicznym posterunku ruchu.
2. Dojazd do składu pociągu może nastąpić z prędkością nieprzekraczającą 3 km/h (pojazdem dwukabinowym z kabiny czołowej w kierunku jazdy), po uprzednim zatrzymaniu pojazdu w odległości około 5 m od składu i przygotowaniu sprzęgu śrubowego, przewodu głównego hamulcowego i zasilającego zgodnie z postanowieniami Instrukcji Pw-5.
3. Dojazd do składu pociągu lokomotywy elektrycznej jednosystemowej prądu stałego powinien odbywać się przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu. Po dojechaniu do składu pociągu uprawniona osoba dokonuje połączenia sprzęgu śrubowego, a następnie przewodu głównego, przewodu zasilającego zgodnie z postanowieniami Instrukcji Pw-5. Po opuszczeniu pantografów lub wyłączeniu agregatu grzewczego dokonać połączenia sprzęgu elektrycznego zasilania do ogrzewania, klimatyzacji i wentylacji zgodnie z postanowieniami

Instrukcji Pw-3.

4. Sprzęgnięcie ręczne lokomotywy ze składem pociągu może nastąpić wyłącznie podczas postoju taboru, po naciśnięciu lokomotywą na zderzaki pierwszego wagonu składu pociągu będącego w stanie zahamowanym.
5. Po sprzęgnięciu lokomotywy ze składem pociągu maszynista ma obowiązek sprawdzić, że sprzęgnięcie zostało prawidłowo wykonane.
6. Jeżeli na stacji lub bocznicy nie ma wyznaczonego pracownika, połączenia sprzęgu ogrzewania elektrycznego między składem pociągu a lokomotywą dokonuje drużyna trakcyjna zgodnie z postanowieniami Instrukcji Pw-3 oraz Instrukcji Pr-2.
7. Uruchomienie urządzenia grzewczego i kontrolowanie jego pracy, jeżeli lokomotywa obsługiwana jest dwuosobowo należy do obowiązków drugiego maszynisty.

§ 11

Przygotowanie pociągu do jazdy

1. Do obowiązków maszynisty przy przygotowaniu pociągu do jazdy należy:
 - 1) wykonanie lub współdziałanie w czasie wykonywania przez uprawnionego pracownika wymaganej próby hamulca i oględzin technicznych;
 - 2) przepisowe osygnalizowanie czoła i końca pociągu składającego się z zespołów trakcyjnych lub autobusów szynowych oraz załączenie Systemu Informacji Pasażerskiej (SIP) i wybraniu trasy zgodnie z rozkładem jazdy;
 - 3) zgłoszenie gotowości do jazdy zgodnie z zapisami instrukcji zarządców infrastruktury o prowadzeniu ruchu pociągów oraz regulaminem technicznym posterunku. Zgłoszenie w/w należy odnotować w Wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu, nr zgłoszenia, data, godzina i nazwisko przyjmującego.
2. Maszyniści pojazdów trakcyjnych zobowiązani są do bezwzględnej synchronizacji czasu prędkościomierzy (w których istnieje możliwość manualnego ustawienia czasu) według wskazań czasu terminala mobilnego kierownika pociągu, lub w przypadku uruchamiania pociągów bez drużyny konduktorskiej dyżurnego ruchu, najbliższego posterunku ruchu, a tym samym:
 - 1) synchronizację czasu należy wykonać w każdym pojeździe trakcyjnym uruchamianym po raz pierwszy w dobie lub w przypadku stwierdzenia przez maszynistę, że synchronizacja w bieżącej dobie nie została jeszcze wykonana;
 - 2) początek doby określa się na godzinę 00:01.;
 - 3) synchronizację czasu należy wykonać w trakcie czynności związanych z przygotowaniem pociągu do drogi;
 - 4) kierownik pociągu w trakcie przyjęcia i przygotowania pociągu do drogi zobowiązany jest do podania maszyniście czasu według wskazań terminala mobilnego, maszynista na

- podstawie otrzymanej informacji synchronizuje zegar prędkościomierza na pojeździe;
- 5) w przypadku pociągów uruchamianych bez drużyny konduktorskiej, maszynista synchronizuje czas z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku w trakcie czynności związanych z przygotowaniem pociągu do drogi lub zgłoszenia gotowości;
 - 6) maszynista pojazdu trakcyjnego dokumentuje wykonanie synchronizacji czasu w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem wpisem: synchronizacja czasu dokonana z kierownikiem pociągu/dyżurnym ruchu st. godz., data, podpis.
3. Odjazd pociągu może nastąpić po otrzymaniu i podpisaniu karty próby hamulca i urządzeń pneumatycznych, wykonaniu wymaganej procedury przez drużynę konduktorską przed odjazdem pociągu oraz po otrzymaniu wymaganego zezwolenia na jazdę.
 4. Jeżeli zachodzi potrzeba łączenia elektrycznych zespołów trakcyjnych lub autobusów szynowych czynność tą należy wykonać przez maszynistę i uprawnionego pracownika przewoźnika.
 5. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdu trakcyjnego z innym pojazdem trakcyjnym, gdy pojazdy wyposażone są w sprzęg automatyczny i gdy czynności łączeniowe wykonuje się bez pomocy ręcznej (bez ręcznego łączenia przewodów pneumatycznych, zdalnie z kabiny maszynisty), może odbywać się jednoosobowo.

§ 12

Rozruch pociągu

1. Podczas rozruchu pociągu należy:
 - 1) rozruch pociągu przeprowadzać w sposób płynny nie powodujący zadziałania urządzeń zabezpieczających;
 - 2) w przypadku niewłaściwego działania urządzeń samoczynnego rozruchu, powodujących szarpania w składzie pociągu lub utratę przyczepności kół napędowych należy rozłączyć i ponownie załączyć napęd pojazdu.
2. W przypadku jazdy pociągiem złożonym z jednego elektrycznego zespołu trakcyjnego oraz w przypadku trakcji wielokrotnej zalecana jest jazda z użyciem odbieraka tylnego, chyba, że DTR pojazdu trakcyjnego stanowi inaczej.
3. Na elektrycznych pojazdach trakcyjnych z rozruchem oporowym należy dążyć do szybkiego uzyskania jazdy bezoporowej.
4. Jeżeli prąd rozruchu wzrasta do wielkości zagrażającej utratą przyczepności kół względnie mogącej spowodować zadziałanie przekaźników nadmiarowych, a skład pociągu nie rusza, należy wykonać hamowanie pełne następnie pełne luzowanie - jeżeli pociąg dalej nie luzuje to należy:
 - 1) w stacji zażądać przeprowadzenia próby hamulca;
 - 2) na szlaku przy jednoosobowej drużynie trakcyjnej wykonać hamowanie pełne, a następnie napełnić przewód główny hamulca, jeżeli przy próbie rozruchu pociąg nie

rusza, należy fakt ten zgłosić dyżurnemu i zażądać pomocy;

- 3) na szlaku przy dwuosobowej drużynie trakcyjnej sprawdzić działanie hamulców we własnym zakresie;
- 4) na szlaku z drużyną konduktorską powiadomić kierownika pociągu i zażądać przeprowadzenia próby hamulca.

§ 13

Obowiązki maszynisty w trakcie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem

1. Po uruchomieniu pociągu maszynista sprawdza skuteczność działania hamulców pociągu zgodnie z zasadami Instrukcji Pw 5.
2. W czasie jazdy na szlaku, przy zbliżaniu się do stacji oraz przy wjeździe i wyjeździe maszynista obowiązany jest:
 - 1) obserwować drogę przebiegu:
 - a) czy w zakresie widzialności nie ma przeszkód w prowadzeniu pociągu,
 - b) czy roгатki na przejazdach są zamknięte,- w razie zauważenia przeszkody podjąć czynności w celu zatrzymania pociągu przed przeszkodą, a w przypadku zauważenia, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg jadący w przeciwnym kierunku nadać automatycznie sygnał A1r „Alarm” oraz wykonać hamowanie nagłe pociągu;
 - 2) obserwować sygnały na sygnalizatorach, wskaźniki i sygnały podawane przez pracowników posterunków technicznych oraz ściśle stosować się do nich;
 - 3) w miejscach wymaganych podawać sygnał „Bacność” używając podstawowego urządzenia sygnałowego oznaczonego jako „Podstawowy sygnał dźwiękowy”, a w przypadku jego uszkodzenia urządzenia dodatkowego oznaczonego jako „Dodatkowy sygnał dźwiękowy”;
 - 4) zwracać uwagę na prowadzony pociąg, stan torów, sieci trakcyjnej i pociągów przejeżdżających po torach sąsiednich o ile warunki na to pozwalają;
 - 5) podczas wyjazdu pociągu z peronu obserwować skład pociągu oraz zwracać uwagę na sygnały podawane przez drużynę konduktorską, wykorzystując w tym celu lusterka boczne oraz kamery zewnętrzne (o ile tabor jest w nie wyposażony);
 - 6) zwracać uwagę i reagować na zauważone sytuacje stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, np. niezamknięte roгатki na przejeździe;
 - 7) nie przekraczać największej dozwolonej prędkości wskazanej w rozkładzie jazdy oraz w rozkazie pisemnym;
 - 8) nie przekraczać prędkości konstrukcyjnej pojazdów kolejowych wchodzących w skład pociągu, z wyjątkiem jazd próbnych i testowo-doświadczalnych (obowiązuje

- odrębny regulaminjazd);
- 9) nie przekraczać dozwolonej prędkości wskazanej na sygnalizatorze/wskaźniku, z wyjątkiem jazd próbnych i testowo-doświadczalnych (obowiązuje odrębny regulaminjazd);
 - 10) w przypadku wyposażenia pojazdów trakcyjnych w wideo rejestratory (monitoring wewnętrzny), maszynista po zauważeniu nieprawidłowości (np. wybryki chuligańskie, dewastacje, itp.) informuje kierownika pociągu i w uzgodnieniu z nim, za pomocą środków łączności zgłasza najbliższemu dyżurnemu ruchu konieczność wezwania organów porządkowych do pociągu (SOK, Policja);
 - 11) na liniach wyposażonych w łączność GSM-R, w przypadku wystąpienia nagłego zagrożenia w ruchu kolejowym, maszynista powinien zainicjować kolejowe połączenie alarmowe (REC) i poinformować o zagrożeniu. Dalszy tryb postępowania regulują instrukcje zarządcy infrastruktury;
 - 12) na liniach wyposażonych w czynne urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe ww. systemu należy prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń, stosując się do wskazań pulpitu pokładowego systemu a także do sygnałów i wskaźników, zgodnie z instrukcjami zarządów infrastruktury o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS.
3. W pociągach, w których kontrola zamknięcia wszystkich drzwi odwzorowana jest na pulpicie sterowniczym pojazdu trakcyjnego maszynista rozpoczyna jazdę po otrzymaniu sygnału Rp-13 od kierownika pociągu oraz po sprawdzeniu wskazania sygnalizatora na pulpicie sterowniczym, że wszystkie drzwi są zamknięte. Ponadto maszynista zobowiązany jest upewnić się, że pociąg otrzymał wymagane zezwolenie na jazdę.
 4. W przypadku uaktywnienia wskaźnika informującego o braku zamknięcia drzwi maszynista zobowiązany jest zatrzymać pociąg i przekazać tę informację do kierownika pociągu.
 5. Maszynista obowiązany jest zmniejszyć natężenie świateł reflektorów w następujących okolicznościach:
 - 1) podczas postoju pociągu w obrębie stacji;
 - 2) podczas przejazdu przy krawędziach peronowych o ile nie utrudnia to obserwacji szlaku;
 - 3) przed mijaniem się z pociągiem i innym pojazdem kolejowym jadącym z przeciwnego kierunku;
 - 4) podczas jazdy na szlakach położonych równolegle lub pod kątem ostrym w bliskiej odległości od dróg kołowych, a także przed mijaniem się z pojazdami drogowymi;
 - 5) w innych okolicznościach, w których zredukowanie natężenia światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy innych użytkowników toru lub drogi.
 6. 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.

7. Zauważone nieprawidłowości, które mogą zagrazać bezpieczeństwu ruchu maszynista zobowiązany jest zgłosić niezwłocznie za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej lub w inny dostępny sposób do dyżurnego ruchu najbliższego posterunku, a po zakończeniu zmiany roboczej złożyć pisemną informację do dyspozytora.
8. 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.
9. W przypadku przeciągania elektrycznego zespołu trakcyjnego pojazdem trakcyjnym, za prawidłowe sprzęgnięcie pojazdu trakcyjnego z elektrycznym zespołem trakcyjnym odpowiedzialny jest maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego. Postępowanie w tym przypadku zawarte jest w §41.
10. Zabrania się bez uzasadnienia wyłączania, podczas jazdy w czynnych kabinach maszynisty pojazdów trakcyjnych, sprawnych urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu ABP, tj. czuwaka aktywnego, SHP, ETCS i urządzeń radiołączności pociągowej. Urządzenia radiołączności na pojeździe trakcyjnym powinny być ustawione na właściwy dla danego rejonu kanał pracy radiotelefonu.
11. W przypadku prowadzenia pociągu przez drużynę trakcyjną dwuosobową fakt uszkodzenia i wyłączenia urządzenia automatyki bezpieczeństwa pociągu - ABP należy odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem i kontynuować jazdę do stacji docelowej.
12. Maszynista obsługujący jednoosobowo pojazd trakcyjny powinien wezwać do kabiny sterowniczej kierownika pociągu, jeżeli w czasie jazdy pociągami wystąpi, co najmniej jeden z przypadków:
 - 1) nie działania wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty(SHP, CA lub SIFA)
 - 2) uszkodzenia radiotelefonu przewoźnego na pojeździe trakcyjnym.
13. Przejście kierownika pociągu do i z pojazdu trakcyjnego powinno odbywać się na stacjach, przystankach przyległych do miejsca wystąpienia usterki, po uprzednim zatrzymaniu pociągu, o czym z odpowiednim wyprzedzeniem, należy powiadomić dyżurnego ruchu. Maszynista zobowiązany jest do przeszkolenia kierownika pociągu z awaryjnego zatrzymania pociągu. Fakt ten należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
14. W przypadku uszkodzenia radiotelefonu maszynista winien powiadomić o tym wszystkimi dostępnymi środkami, za pośrednictwem kierownika pociągu, dyżurnego ruchu najbliższego posterunku i postępować zgodnie z postanowieniami instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej właściwego zarządcy infrastruktury.
15. Na stacjach pośrednich - jeżeli pozwala na to miejsce i czas postoju należy dokonać oględzin pojazdu trakcyjnego oraz dokonać odwodnienia zbiorników sprężonego powietrza.
16. W zakresie obsługi urządzeń grzewczych, klimatyzacji i wentylacji należy postępować zgodnie

z postanowieniami Instrukcji Pw-3 i DTR.

17. Podczas jazdy w pojeździe trakcyjnym muszą pracować i być włączone wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.
18. 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.
19. Podczas jazd doświadczalnych i próbnych obowiązują zasady obsługi pojazdu trakcyjnego określone w regulaminie tych jazd.
20. Po zmianie kanału radiołączności stosownie do wskaźnika W 28, maszynista dokonuje sprawdzenia nowego kanału poprzez wysłanie odpowiedniego sygnału i głosowe wywołanie dyżurnego ruchu.
21. Podczas prowadzenia pociągu, w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego obowiązuje zakaz korzystania z telefonów komórkowych. Dotyczy to pracowników drużyny trakcyjnej jak i osób upoważnionych przebywających w kabinie maszynisty. Zakaz nie dotyczy sytuacji wyższej konieczności tj. wykonywania połączeń alarmowych do służb ratowniczych i porządkowych.
22. Podczas prowadzenia pojazdów trakcyjnych zabrania się:
 - 1) używania odbiorników RTV a także nośników i odtwarzaczy muzyki oraz używania telefonów komórkowych z wyjątkiem pokładowych urządzeń radiołączności pociągowej;
 - 2) wykonywania innych czynności niezwiązanych z prowadzeniem pociągu i obsługą pojazdu np. przygotowywania posiłków, napojów.
23. Podczas prowadzenia pociągu drzwi do kabiny maszynisty pojazdu kolejowego z napędem powinny być zamknięte.
24. Po zakończeniu jazdy pociągiem, przed odłączeniem lokomotywy od składu, maszynista obowiązany jest zahamować pociąg hamulcem zespolonym stosując hamowanie pełne oraz w zakresie hamulców postojowych lub ręcznych postępować zgodnie z postanowieniami Instrukcji Pw-5 oraz z regulaminem technicznym posterunku ruchu, bocznicy.
25. W przypadku postoju pojazdu trakcyjnego na stacji w ramach przerwy technologicznej, zgodnej z planem pracy, maszynista wykonuje pracę w ramach dozoru pojazdu, polegającą na nadzorze urządzeń i podzespołów powierzonego pojazdu trakcyjnego, między innymi: praca silnika spalinowego, sprężarek, przetwornic.
26. Urządzenia elektroniczne, które przydzielono do użytku osobistego pracownika drużyny trakcyjnej mogą być używane w trakcie obsługi pociągów i pojazdów trakcyjnych wyłącznie w celu wykonywania czynności związanych z wykonywaniem obowiązków służbowych.

§ 14

Przeszkody w ruchu pociągów

1. Maszynista obowiązany jest niezwłocznie spowodować zatrzymanie pociągu

w następujących przypadkach:

- 1) uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w sposób uniemożliwiający jego dalszą jazdę;
 - 2) po stwierdzeniu uszkodzenia lub otrzymaniu informacji o uszkodzeniu zagrażającemu bezpieczeństwu ruchu, pojazdów kolejowych wchodzących w skład pociągu;
 - 3) na sygnał „Stój” podawany jakimkolwiek sposobem;
 - 4) po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”;
 - 5) jeżeli semafor wskazuje sygnał wątpliwy;
 - 6) gdy pociąg został skierowany w innym kierunku, niż przewiduje rozkład jazdy a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona;
 - 7) pociąg został skierowany na tor prawy przy wyświetlonym wskaźniku W24;
 - 8) pociąg został skierowany na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego i nie został wyświetlony wskaźnik W24 lub gdy nie powiadomiono drużyny trakcyjnej o zamiarze skierowania pociągu na ten tor;
 - 9) dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd lub osób i zwierząt nie reagujących na sygnał „Baczność”;
 - 10) inne przypadki zagrażające zdrowiu lub życiu ludzkiemu jak również bezpieczeństwu jazdy pociągu.
2. W przypadku wystąpienia w prowadzonym pojeździe trakcyjnym usterki nie wymagającej natychmiastowego zatrzymania pociągu, maszynista powinien zatrzymać pociąg w miarę możliwości na poziomym profilu toru.
 3. Jeżeli maszynista otrzyma informację lub stwierdzi nieprawidłowości w pociągu zagrażające bezpieczeństwu ruchu, powinien pociąg zatrzymać, zabezpieczyć pociąg przed zbiegnięciem oraz wejściem osób postronnych a następnie dokonać oględzin technicznych, w celu ustalenia warunków dalszej jazdy pociągu. W pociągach z obsadą konduktorską dokonuje tego wspólnie z kierownikiem pociągu.
 4. W każdym przypadku nieplanowanego zatrzymania pociągu lub pojazdu trakcyjnego na szlaku, maszynista obowiązany jest fakt ten niezwłocznie zgłosić do dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu.
 5. Jeżeli nieplanowane zatrzymanie pociągu spowodowane zostało uszkodzeniem pojazdu trakcyjnego, maszynista obowiązany jest, w miarę możliwości, w ciągu 15 minut podjąć decyzję odnośnie możliwości kontynuowania dalszej jazdy, powiadamiając o tym dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu.

§ 15

Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki”

- 1) Maszynista przekazujący pojazd drużynie trakcyjnej w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem zamieszcza zapis Zr - zdanie „z ręki do ręki” (wzór w Załączniku nr 1), potwierdzający prawidłowość wykonania czynności:
 - a) udzielić ustnej informacji o stanie technicznym pojazdu trakcyjnego i stanie paliwa

- w przypadku trakcji spalinowej,
- b) informacji o sprawności działania urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu (ABP) urządzeń radiołączności,
 - c) informacji o stanie wyposażenia pojazdu trakcyjnego, na podstawie wpisu w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem,
 - d) zdjęciu taśmy z prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępuje zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza.

Maszynista przyjmujący pojazd trakcyjny obowiązany jest:

- 1) okazać maszyniście zdającemu (na jego żądanie) licencję i świadectwo maszynisty, uprawniające do prowadzenia pojazdu;
- 2) przejąć dokumenty pociągowe (w tym aktualne rozkazy pisemne) od maszynisty kończącego pracę na pojeździe, dokonać wpisu potwierdzającego przyjęcie pojazdu trakcyjnego w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem oraz założyć taśmę prędkościomierza lub przygotować prędkościomierz elektroniczny do zapisu w pamięci danych określonych w eksploatacji;
- 3) sprawdzić adnotacje w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem dotyczące ważności przeglądu.

Pr-r - przyjęcie „z ręki do ręki” (wzór – Załącznik nr 1) – zapis jest równoznaczny z potwierdzeniem prawidłowości wykonania czynności.

3. Uruchomienie pociągu może nastąpić po wykonaniu przez maszynistów wszystkich czynności związanych z przekazaniem i przyjęciem pojazdu trakcyjnego tzw. „z ręki do ręki” oraz sprawdzeniu radiołączności pociągowej przez nawiązanie łączności z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku ruchu.

§ 16

Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy

1. Miejsce zakończenia pracy w pojeździe trakcyjnym powinno być zgodne z obowiązującym planem pracy lub z poleceniem dyspozytora /dysponenta.
2. Podczas kończenia pracy, gdy nie będzie wykonywany przegląd, do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) sprawdzić, przed zjazdem pojazdem trakcyjnym na stanowisko postojowe, w dostępnych podzespołach i zespołach pojazdu trakcyjnego stan wyposażenia w materiały eksploatacyjne, w przypadku braków postępować wg poleceń dyspozytora /dysponenta;
 - 2) zatrzymać pojazd trakcyjny w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem stosownie do postanowień Regulaminu technicznego posterunku ruchu/Regulaminu pracy boczny. Celem zachowania wymogów określonych w regulaminie technicznym

posterunku ruchu sposób zabezpieczenia pojazdu trakcyjnego każdorazowo uzgodnić z dyżurnym ruchu danej stacji. Sposób zabezpieczenia odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem;

- 3) sprawdzić słuchowo i wzrokowo pracę zespołów, podzespołów i urządzeń pojazdu trakcyjnego, odvodnić układ pneumatyczny – (odwadniać w miejscach do tego wyznaczonych);
 - 4) po wyłączeniu wszystkich urządzeń sprawdzić czy nie ma widocznych uszkodzeń i braków w miejscach dostępnych podwozia i nadwozia pojazdu trakcyjnego;
 - 5) odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem stwierdzone nieprawidłowości i usterki w czasie pracy i oględzin technicznych pojazdu trakcyjnego;
 - 6) zdać lub zabezpieczyć pobrane wyposażenie pojazdu;
 - 7) zdjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza;
 - 8) w przypadku braku rejestracji przez prędkościomierz wymaganych parametrów złożyć stosowny raport do dyspozytora/dysponenta;
 - 9) zdać klucze od pojazdu trakcyjnego zgodnie z przyjętymi regulacjami;
 - 10) zgłosić się do dyspozytora/dysponenta, przekazać wypełnione karty pracy, zdać opisaną taśmę z prędkościomierza oraz przekazać informację o stanie licznika kilometrów;
 - 11) o wszystkich wydarzeniach zaistniałych w trakcie wykonywania pracy powiadomić dyspozytora/dysponenta a niezależnie od tego złożyć pisemny raport;
 - 12) potwierdzić u dyspozytora/dysponenta datę i godzinę rozpoczęcia następnej pracy oraz zapoznać się z ogłoszeniami;
 - 13) jeżeli w miejscu zakończenia pracy nie ma dyspozytora/dysponenta, wówczas maszynista postępuje zgodnie z miejscowym regulaminem pracy.
3. Gdy zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym następuje w obrębie stacji bez przekazania, maszynista zobowiązany jest:
- 1) odstawić pojazd w miejscu wskazanym w regulaminie technicznym posterunku ruchu lub uzgodnić z dyżurnym ruchu miejsce odstawienia pojazdu trakcyjnego na postój;
 - 2) zatrzymać pojazd trakcyjny w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem stosownie do postanowień regulaminu technicznego posterunku ruchu. Sposób zabezpieczenia pojazdu trakcyjnego każdorazowo uzgodnić z dyżurnym ruchu danego posterunku ruchu i odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem;
 - 3) sprawdzić słuchowo i wzrokowo pracę zespołów, podzespołów i urządzeń pojazdu trakcyjnego, odvodnić układ pneumatyczny (w miejscach do tego wyznaczonych);
 - 4) dokonać w miejscach dostępnych pojazdu trakcyjnego oględzin technicznych, celem

sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków;

5) sprawdzić:

- a) ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
- b) ilość paliwa w zbiornikach,
- c) poziom oleju w dostępnych podzespołach i zespołach pojazdu trakcyjnego;

6) zdjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza;

7) w przypadku braku rejestracji przez prędkościomierz wymaganych parametrów złożyć stosowny raport do dyspozytora/dysponenta;

8) uzgodnić z dyspozytorem/dysponentem miejsce przekazania dokumentów pociągowych oraz miejsce zdeponowania kluczy od pojazdu trakcyjnego;

9) zgłosić dyspozytorowi/dysponentowi zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym, złożyć informację o jego stanie technicznym, ewentualnych wydarzeniach oraz przekazać informację o stanie licznika kilometrów.

4. Jeżeli pojazd trakcyjny będzie odstawiany na przegląd, do obowiązków maszynisty należy:

1) zatrzymać pojazd trakcyjny w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem, zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy boczniczy;

2) zdać lub zabezpieczyć wyposażenie pojazdu trakcyjnego;

3) odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem stwierdzone nieprawidłowości i usterki w czasie pracy pojazdu trakcyjnego;

4) zdjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza;

5) w przypadku braku rejestracji przez prędkościomierz wymaganych parametrów złożyć stosowny raport do dyspozytora/dysponenta;

6) zdać klucze od pojazdu trakcyjnego;

7) zgłosić się do dyspozytora/dysponenta, przekazać wypełnione karty pracy/ i pojazdów, zdać opisaną taśmę z prędkościomierza oraz przekazać informację o stanie licznika kilometrów;

8) o wszystkich wydarzeniach zaistniałych w trakcie wykonywania pracy powiadomić dyspozytora/dysponenta a niezależnie od tego złożyć pisemny raport.

5. W przypadku zdania pojazdu trakcyjnego w obrębie jednostki wykonawczej, w której maszynista nie jest zatrudniony, winien on zgłosić się do właściwego dyspozytora/dysponenta tego zakładu z kartą pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów, przekazać informację o stanie technicznym pojazdu i zastosować się do poleceń wydanych przez tego dyspozytora/dysponenta. Dozwolone jest telefoniczne lub radiotelefoniczne przekazanie podstawowych informacji o stanie technicznym pojazdu.

6. Dokonać w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem zapisu w formie skrótu literowego przy zdaniu – **Zp**, zapisy maszynista obowiązany jest potwierdzić czytelnym

podpisem, wpisując przy podpisie numer swój i numer statystyczny Zakładu.

Maszynista podczas zdania pojazdu trakcyjnego odnotowuje w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem zapis w brzmieniu: **Zp** - zdanie pojazdu (wzór – Załącznik nr 1) – zapis jest równoznaczny z potwierdzeniem prawidłowości wykonania czynności.

Rozdział III

POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA OBOWIĄZKÓW SŁUŻBOWYCH

§ 17

Pożar

1. W przypadku powstania pożaru w pociągu maszynista powinien postąpić zgodnie z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów odpowiedniego zarządcy infrastruktury.
2. W przypadku wystąpienia pożaru w pojeździe trakcyjnym, z zachowaniem osobistego bezpieczeństwa, maszynista zobowiązany jest:
 - 1) zatrzymać natychmiast pojazd trakcyjny (pociąg), o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej, w tym ewakuację podróżnych;
 - 2) podawać sygnał A2 „Pożar”;
niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy oraz zgłosić radiotelefonem lub innymi dostępnymi środkami miejsce zatrzymania pojazdu (np. kilometr, tor, lokata słupa trakcyjnego itp.) a następnie przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków,
 - 3) w miarę możliwości odjechać palącym się pojazdem trakcyjnym od składu pociągu, jeżeli zachodzi obawa, że pożar swoim rozmiarem może objąć skład pociągu;
 - 4) w przypadku linii zelektryfikowanej zażądać wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej;
 - 5) zabezpieczyć pojazd trakcyjny i skład pociągu przed zbiegnięciem;
 - 6) opuścić odbieraki prądu lub wygasić silnik spalinowy, odłączyć baterię akumulatorów, zamknąć okna i drzwi w pojeździe trakcyjnym i przystąpić do gaszenia pożaru posiadanymi środkami gaśniczymi o ile jest to możliwe i nie zagraża własnemu bezpieczeństwu.
3. W przypadku powstania pożaru w pociągu należy:
 - 1) pociąg ten natychmiast zatrzymać, o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej,
 - 2) podawać sygnał A 2 „Pożar”.
4. 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.

5. W przypadku zauważenia pożaru lasu, skarpy, zabudowań, podkładów itp., maszynista obowiązany jest powiadomić, za pomocą dostępnych środków łączności, dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu, podając lokalizację pożaru.
6. W przypadku pożaru pod siecią trakcyjną należy mieć na uwadze możliwość przepalenia sieci i wystąpienia zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.
7. Zabrania się gaszenia wodą lub środkami gaśniczymi zawierającymi wodę urządzeń elektrycznych, mogących znajdować się pod napięciem oraz palących się materiałów pędnych.

§ 18

Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. W razie zaniku napięcia w sieci trakcyjnej maszynista obowiązany jest:
 - 1) natychmiast wyłączyć napęd pojazdu trakcyjnego i obserwować stan sieci trakcyjnej;
 - 2) zmniejszyć prędkość do 60 km/h i jazdę prowadzić z rozbiegu;
 - 3) opuścić odbieraki prądu;
 - 4) fakt zaniku napięcia w sieci trakcyjnej maszynista zgłasza dyżurnemu najbliższego posterunku ruchu i oczekuje na dalsze dyspozycje;
 - 5) po upływie około 1,5 minuty, podnieść 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 odcinku osygnalizowanym wskaźnikiem We 2, należy pojazd zatrzymać odpowiednio wcześniej, tak aby po dokonanych rozruchu pociąg przez ww. odcinek przejechał z rozbiegu.

2. Jeżeli po uzyskaniu informacji o załączeniu napięcia i po dwukrotnym podniesieniu odbieraków prądu wystąpi ponowny zanik napięcia w sieci trakcyjnej, to przyczyną zaników napięcia może być zwarcie na pojeździe trakcyjnym. W takim przypadku należy postąpić zgodnie z § 23 niniejszej instrukcji.
3. W przypadku zauważenia uszkodzenia sieci trakcyjnej lub jej oberwania czy obniżenia, lub uszkodzenia odbieraka prądu maszynista obowiązany jest opuścić odbieraki prądu a jeżeli jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzenia.
4. Jeżeli zatrzymanie nastąpiło w miejscu uszkodzenia sieci trakcyjnej, dalsze postępowanie uzależnione jest od dyspozycji otrzymanych od dyżurnego ruchu.
5. Podczas przejazdu elektrycznym pojazdem trakcyjnym przez miejsce osygnalizowane wskaźnikiem We 1, maszynista obowiązany jest ograniczyć prędkość jazdy do 60 km/h Awaryjne opuszczanie odbieraków prądu dozwolone jest przy każdej prędkości.
6. Jeżeli maszynista zauważy uszkodzenie sieci trakcyjnej na sąsiednim torze, niezwłocznie zgłasza ten fakt dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, a w przypadku jadącego

po tym torze pociągu ma obowiązek wykorzystać dostępne środki, aby go zatrzymać.

7. Podczas uszkodzenia sieci trakcyjnej i zagrożenia porażenia prądem (np: zerwana sieć trakcyjna, obniżona sieć), zabrania się wychodzenia na zewnątrz , do czasu wyłączenia napięcia uszkodzenia sieci trakcyjnej.

§ 19

Postępowanie w razie nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub powstania zdarzenia

1. W razie wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, maszynista zobowiązany jest użyć wszelkich możliwych środków aby zapobiec powstaniu zdarzenia lub ograniczenia jego skutków w tym również do nadawania sygnału A1 „Alarm”.
2. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego maszynista zobowiązany jest do automatycznego nadania sygnału A1r „Alarm”, wg instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu.
3. Po nadaniu sygnału A1r „Alarm” w sposób automatyczny należy niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym (kanał nr 8) dyżurnego ruchu najbliższego posterunku o przyczynie nadania tego sygnału, ponadto maszynista powinien podawać dodatkowo sygnał A1 „Alarm” do czasu wyjaśnienia przyczyny automatycznego nadania sygnału A1r „Alarm”. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą awaryjnie opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym.
4. Maszynista prowadzący pojazd trakcyjny, winien go niezwłocznie zatrzymać w przypadku:
 - 1) odebrania przez radiotelefon automatycznie nadanego sygnału A1r „Alarm”, o ile zatrzymanie nie nastąpiło samoczynnie lub pojazd nie jest wyposażony w system „Radio – Stop”;
 - 2) stwierdzenia sygnału A1r „Alarm” podawanego w inny sposób;
 - 3) stwierdzenia na sąsiednim torze na czole pociągu przeciwnego kierunku sygnału Pc 6.
5. Po odebraniu sygnału A1r „Alarm”, nadanego automatycznie, należy przełączyć radio-telefon na kanał ratunkowy (kanał nr 8), w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku ruchu.
6. Po odebraniu słownie nadanego sygnału A1r „Alarm” należy natychmiast przerwać prowadzoną rozmowę, następnie wyjaśnić przyczyny jego nadania na kanale, na którym ten sygnał został nadany.
7. Fakt nadania lub odebrania sygnału A1r „Alarm” oraz otrzymane w tym zakresie dyspozycje maszynista powinien odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem.

8. Po wyjaśnieniu przyczyn automatycznego nadania sygnału A1r „Alarm” należy postępować zgodnie z otrzymanymi poleceniami. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, maszynista powinien rozpocząć jazdę i jechać do najbliższego posterunku ruchu z zachowaniem ostrożności - tak, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody, przy tym prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h.
9. Maszynista po stwierdzeniu lub podejrzeniu zaistnienia zdarzenia (wypadku, incydentu) - powinien niezwłocznie zgłosić o tym, za pomocą dostępnych środków łączności dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, podając miejsce, rozmiary zdarzenia (wypadku, incydentu) oraz czy są ranni lub ofiary w ludziach.
10. Na liniach wyposażonych w łączność GSM-R, odebranie sygnału A1r „Alarm” nadanego z terminala pracującego w sieci ERTMS/GSM-R zobowiązuje wszystkich prowadzących pojazdy kolejowe, do natychmiastowego zatrzymania tych pojazdów, a wszystkich przyłączonych użytkowników do wysłuchania przekazywanego komunikatu o zaistniałym w niebezpieczeństwie i dodatkowo zobowiązuje do bezzwłocznego podjęcia działań mających na celu zapobiegnięcie zdarzeniu lub zmniejszeniu negatywnych jego skutków. Maszynista powinien opuścić kabinę dopiero po wykorzystaniu wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary zdarzenia (wypadku, incydentu).
11. Maszynista powinien w miarę możliwości udzielić pomocy poszkodowanym w zdarzeniu (wypadku, incydencie).
12. Maszyniście zabrania się samowolnego oddalania z miejsca zdarzenia (wypadku, incydentu), a ponadto, bez uzyskania zgody komisji badającej przyczynę zdarzenia (wypadku, incydentu), dokonywać zmiany usytuowania pojazdu trakcyjnego, ustawienia jego urządzeń tj. nastawnika jazdy kierunkowego, głównego zaworu maszynisty itp. Dopuszczalne jest odstępstwo od powyższego wówczas, kiedy zachodzi konieczność zapobiegnięcia dodatkowemu zagrożeniu bezpieczeństwa w ruchu kolejowym albo ratowania życia ludzkiego.
13. Do obowiązków maszynisty, po zdarzeniu lub innej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, należy zabezpieczenie wszystkich posiadanych przez niego dokumentów związanych z wykonywaną pracą. W przypadku wyposażenia pojazdu trakcyjnego w prędkościomierz rejestrujący parametry na taśmie - zdjęcie taśmy z prędkościomierza rejestrującego pojazd trakcyjnego, w obecności członka komisji badającej przyczynę zdarzenia (wypadku, incydentu), i naniesienie na niej następujących danych:
 - 1) zakresu prędkości urządzenia rejestrującego;
 - 2) daty i godziny zdjęcia taśmy;
 - 3) numeru pociągu;
 - 4) serii i numeru pojazdu trakcyjnego oraz jednostki wykonawczej;
 - 5) imienia i nazwiska maszynisty oraz miejsca zatrudnienia;
 - 6) imienia i nazwiska oraz stanowiska członka komisji badającej przyczynę zdarzenia

(wypadku, incydentu), któremu przekazano taśmę z prędkościomierza;

- 7) adnotacji odnośnie synchronizacji czasu;
 - 8) dokonane na taśmie prędkościomierza zapisy poświadczają własnym podpisem maszynista oraz członek komisji badającej przyczynę zdarzenia (wypadku, incydentu), natomiast w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem członek komisji potwierdza odbiór taśmy od maszynisty.
15. W przypadku elektronicznego prędkościomierza należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi i odczytywania danych z pamięci tych prędkościomierzy.
 16. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu, sytuacji potencjalnie niebezpiecznej) oraz zacieranie śladów jest zabronione.

§ 20

Postępowanie w razie wybryków chuligańskich, rozboju, aktów terroru i podłożenia materiałów wybuchowych w pociągu

1. Pracownik drużyny trakcyjnej podczas stwierdzenia wybryków chuligańskich, kradzieży, rozboju w pociągu, aktów terroru lub po otrzymaniu takiej informacji ma obowiązek:
 - 1) za pośrednictwem dostępnych środków łączności niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu w celu wezwania odpowiednich służb porządkowych;
 - 2) o sytuacji i podjętych działaniach poinformować kierownika pociągu;
 - 3) po otrzymaniu informacji zwrotnej od dyżurnego ruchu postępować zgodnie z jego zaleceniami dotyczącymi umożliwienia interwencji służbom porządkowym.
2. W razie stwierdzenia podłożenia ładunku wybuchowego, bomby itp. w pociągu lub w przypadku otrzymania informacji w tym zakresie pracownik drużyny trakcyjnej zobowiązany jest do:
 - 1) o sytuacji niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu, określając szczegóły dotyczące miejsca podłożenia ładunku (przedmiotu lub pakunku niewiadomego pochodzenia) oraz podając czy informacja na temat miejsca umieszczenia pochodzi z obserwacji czy z otrzymanego zgłoszenia;
 - 2) o sytuacji i podjętych działaniach poinformować kierownika pociągu;
 - 3) po otrzymaniu informacji zwrotnej od dyżurnego ruchu postępować zgodnie z jego zaleceniami dotyczącymi umożliwienia interwencji służbom porządkowym.

§ 21

Niezdolność do pracy drużyny pociągowej

1. W przypadku, gdy drużyna pociągowa jest niezdolna do pracy, należy to zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.
2. Jeżeli kierownik pociągu stanie się niezdolny do pracy w czasie jazdy, zadania kierownika

pociągu przejmuje konduktor o ile posiada uprawnienia kierownika pociągu, a jeśli ich nie ma obowiązki w zakresie techniczno-ruchowym, przejmuje maszynista, jednocześnie powiadamiając dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu i dyspozytora Zakładu na terenie którego wystąpiło zdarzenie o zaistniałej sytuacji i oczekuje na dyspozycje.

3. Gdy maszynista stanie się niezdolny do dalszej pracy należy:
 - 1) w przypadku jednoosobowej obsługi trakcyjnej niezwłocznie przerwać pracę i zażądać pomocy a dalsze postępowanie uzgodnić z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku ruchu;
 - 2) w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego dwuosobowo, drugi maszynista może doprowadzić pociąg do najbliższej stacji o ile posiada kwalifikacje do prowadzenia tego pociągu. Dalsze postępowanie określi dyspozytor.

§ 22

Uszkodzenie w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym powietrzem

1. Szczegółowe postępowanie odnośnie uszkodzeń w układzie hamulca zespolonego reguluje Instrukcja Pw-5.
2. Jeżeli wystąpi uszkodzenie w układach hamulcowych taboru, czyli uszkodzenie na pojeździe trakcyjnym hamulca ręcznego lub postojowego, po odstawieniu taboru na postój, należy zabezpieczyć go przed zbiegnięciem, zgodnie z postanowieniami § 16 ust.2 pkt 2 niniejszej instrukcji.
3. Podczas prowadzenia pociągu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych lub z autobusów szynowych:
 - 1) w przypadku uszkodzenia hamulca elektropneumatycznego w elektrycznych zespołach trakcyjnych maszynista powinien kontynuować jazdę bez ograniczeń, wykorzystując hamulec pneumatyczny;
 - 2) w zespołach trakcyjnych i autobusach szynowych wyposażonych w hamulec elektrodynamiczny, hydrodynamiczny (retarder), elektropneumatyczny w przypadku uszkodzenia tych hamulców, należy pociąg prowadzić używając hamulca pneumatycznego zgodnie z dokumentacją techniczną pojazdu trakcyjnego;
 - 3) w przypadku uszkodzenia hamulca pneumatycznego, należy pojazd trakcyjny zatrzymać i zabezpieczyć oraz zażądać pomocy.
4. Jazda pociągu jest dopuszczalna tylko do czasu, kiedy ciśnienie powietrza w zbiorniku głównym będzie nie niższe niż 0,55 MPa.
5. W przypadku nie działania zespolonego hamulca pociągu należy powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku i podawać sygnał „Alarm” A1 i używać dostępnych środków w celu zatrzymania pociągu. **W takim przypadku nie wolno stosować nadawania automatycznego sygnału A1r „Alarm” – Radio–Stop.**

§ 23

Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach biegowych podczas pracy pojazdu trakcyjnego

1. W przypadku stwierdzenia wystąpienia podczas jazdy 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, maszynista ma obowiązek pojazd niezwłocznie zatrzymać i ocenić możliwości dalszej jazdy.
2. W przypadku stwierdzenia zaklinowania się zestawu kołowego, dalsza jazda jest zabroniona.
3. W przypadku stwierdzenia, że dalsza jazda jest niemożliwa zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu i zażądać pomocy.
4. Przy awaryjnym zjeździe ze szlaku do stacji należy określić prędkość jazdy, informację zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu i fakt ten odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem.
5. W przypadku wykrycia nieprawidłowości przez przytorowe urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru, maszynista zobowiązany jest przestrzegać uregulowań zarządcy infrastruktury w tym zakresie, zgodnie z Instrukcją Ie-3 która zawiera szczegółowe zasady postępowania „Wytyczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru Ie-3” oraz przestrzegać zasad postępowania po otrzymaniu od dyżurnego ruchu komunikatu o stanie awaryjnym.

KOMUNIKAT	CZYNNOŚCI MASZYNISTY
STOP GM STOP GH	<ol style="list-style-type: none">1) Natychmiast zatrzymać pociąg.2) Potwierdzić zgłoszenie powtarzając treść komunikatu, podać nr pociągu, swoje nazwisko, treść komunikatu przekazać kierownikowi pociągu.3) Dokonać sprawdzenia wskazanej (wskazanych) osi, a w przypadku nie stwierdzenia stanu awaryjnego, sprawdzić czy usterka nie występuje w sąsiednich pojazdach kolejowych.4) O wyniku sprawdzenia powiadomić dyżurnego ruchu podając: imię i nazwisko dokonującego sprawdzenia, nr sprawdzonego pojazdu, kolejny numer sprawdzonej osi i informuje o podjętej decyzji.5) Dokonać odpisu w Książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem.6) W przypadku stwierdzenia usterki maszynista określa:<ol style="list-style-type: none">a) ewentualną możliwość kontynuowania jazdy np. po wyluzowaniu wagonu (pojazdu trakcyjnego) – dotyczy funkcji GH,b) konieczność wyłączenia wagonu (pojazdu trakcyjnego) z pociągu oraz prędkość z jaką pociąg może dojechać do najbliższej stacji (w przypadku ujawnienia „gorącej maźnicy” wjazd w stację z prędkością 5-10 km/h),7) W przypadku stwierdzenia, że jazda do najbliższej stacji jest niemożliwa,

	<p>powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać sprawdzenia na szlaku przez rewidenta taboru.</p>
<p>OSTR GH OSTR GM</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Nie jest wymagane zatrzymanie pociągu na szlaku, 2) Potwierdzić zgłoszenie powtarzając treść komunikatu oraz podać numer pociągu, swoje nazwisko, treść komunikatu przekazać kierownikowi pociągu, 3) Pociąg doprowadzić do najbliższej stacji, 4) W stacji rewident taboru, a w przypadku jego braku maszynista, dokonuje sprawdzenia wskazanej (wskazanych) osi, a w przypadku nie stwierdzenia stanu awaryjnego należy sprawdzić czy usterka nie występuje w sąsiednich pojazdach kolejowych, 5) O wyniku sprawdzenia powiadomić dyżurnego ruchu podając: imię i nazwisko dokonującego sprawdzenia, numer sprawdzonego pojazdu, kolejny numer sprawdzonej osi i informuje o podjętej decyzji, 6) Dokonać odpisu w Książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, 7) W przypadku stwierdzenia usterki, rewident taboru, a w przypadku jego braku maszynista określa: <ol style="list-style-type: none"> a) ewentualną możliwość kontynuowania jazdy np. po wyluzowaniu wagonu(pojazdu trakcyjnego) – dotyczy funkcji GH, b) konieczność wyłączenia wagonu (pojazdu trakcyjnego) z pociągu
<p>STOP PM</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Nie jest wymagane zatrzymanie pociągu na szlaku, 2) Potwierdzić zgłoszenie powtarzając treść komunikatu, podać numer pociągu, swoje nazwisko oraz treść komunikatu przekazać kierownikowi pociągu, 3) Zachowując ostrożność doprowadzić pociąg do najbliższej stacji z prędkością do 20 km/h, 4) W stacji rewident taboru, a w przypadku jego braku maszynista, dokonuje sprawdzenia wskazanej (wskazanych) osi, a w przypadku nie stwierdzenia stanu awaryjnego należy sprawdzić czy usterka nie występuje w sąsiednich pojazdach kolejowych, 5) O wyniku sprawdzenia powiadomić dyżurnego ruchu podając: imię i nazwisko dokonującego sprawdzenia , numer sprawdzonego pojazdu, kolejny numer sprawdzonej osi i informacji o podjętej decyzji, 6) Dokonać odpisu w Książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, 7) Jeżeli na powierzchni tocznej powstały płaskie miejsca o długości ponad 60 mm lub nalepy o długości ponad 60 mm lub wysokości ponad 1 mm, wagon należy wyłączyć ze składu pociągu.

OSTR PM	<ol style="list-style-type: none"> 1) Nie jest wymagane zatrzymywanie pociągu. 2) Potwierdzić zgłoszenie powtarzając treść komunikatu oraz podać numer pociągu i swoje nazwisko oraz treść komunikatu przekazać kierownikowi pociągu. 3) Podczas najbliższego postoju dokonać odpisu w Książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem.
----------------	--

W przypadku konieczności wyłączenia z pociągu uszkodzonego pojazdu kolejowego, gdy pociąg:

- 1) nie może jechać, ponieważ istnieje niebezpieczeństwo złamania osi, należy żądać pomocy,
- 2) może dojechać do najbliższej stacji- należy zachować następujące środki ostrożności:
 - a) pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu możliwie bez łuków (o ile to możliwe na tor główny zasadniczy lub na najbliższy tor główny dodatkowy),
 - b) prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić 5 – 10 km/h,
 - c) jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, należy natychmiast pociąg zatrzymać,
 - d) po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy.

§ 24

Uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego

1. W przypadku wystąpienia uszkodzeń urządzeń na dachu pojazdu trakcyjnego:

- 1) odgromnika zaworowego (lub ogranicznika przepięć);
- 2) izolatora wsporczo odbieraków prądu;
- 3) izolatora wsporczo odłączników odbieraków prądu;
- 4) kondensatora;
- 5) odbieraka prądu.

2. Maszynista zobowiązany jest:

- a) pojazd trakcyjny zatrzymać i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
- b) rozładować kondensatory elektrycznego pojazdu trakcyjnego, jeżeli znajduje się on w obrębie przygotowywanego miejsca pracy przez podniesienie do uszynionej sieci jezdnej sprawnych odbieraków prądu, a w przypadku ich uszkodzenia przez zamknięcie łączników uszyniających obwód główny (postępować zgodnie z DTR pojazdu trakcyjnego),
- c) maszynista wykonanie tych czynności odnotowuje w książce pokładowej pojazdu z napędem a uprawniony pracownik pogotowia sieciowego przyjmuje ten fakt do wiadomości za podpisem.

§ 25

Uszkodzenia urządzeń wskazujących prędkość jazdy

W przypadku uszkodzenia wszystkich urządzeń wskazujących prędkość jazdy w czynnej kabinie maszynisty należy:

- 1) zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu i pociąg (pojazd trakcyjny) doprowadzić do najbliższej stacji z zachowaniem szczególnej ostrożności.
- 2) fakt ten odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem oraz zgłosić właściwemu dyspozytorowi jednostki wykonawczej, który fakt zgłoszenia odnotowuje w dzienniku dyspozytora.

§ 26

Uszkodzenie urządzenia dźwiękowego ostrzegającego pojazdów kolejowych

W przypadku uszkodzenia urządzenia dźwiękowego ostrzegającego, maszynista obsługujący pojazd trakcyjny obowiązany jest zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu i pociąg (pojazd trakcyjny) doprowadzić do najbliższej stacji, gdzie będzie możliwość naprawy. Przy dojeździe do miejsca, przed którym należy podać sygnał „Baczność”, zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość jazdy do 30 km/h i do 20km/h przed przejazdami niestrzeżonymi lub niezabezpieczonymi w inny sposób.

§ 27

Uszkodzenia maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego

1. W przypadku uszkodzenia maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego należy postępować zgodnie z zapisami DTR pojazdy trakcyjnego.
2. Zabrania się dokonywania przez jedną osobę jakichkolwiek czynności w przedziałach wysokiego napięcia pojazdu trakcyjnego.

§ 28

Obsługa pojazdów trakcyjnych w warunkach zimowych

W okresie zimowym przy temperaturze poniżej 0°C, gwałtownych opadach śniegu oraz szadzi na przewodach sieci trakcyjnej (gdy warunki dla pracy elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych są niesprzyjające) maszynistę obowiązuje następujący tryb postępowania.

A. Trakcja elektryczna i spalinowa – zasady wspólne

- 1) Wykonać czynności w zakresie układu pneumatycznego i hamulcowego zgodnie z postanowieniami instrukcji Pw-5, w zakresie obowiązującym maszynistę.
- 2) W okresie jesiennym i zimowym z uwagi na możliwość znajdowania się liści, szronu lub lodu na powierzchni tocznej szyn należy tak regulować prędkość, aby, uniknąć pełnego napełnienia cylindrów (siłowników) hamulcowych, w celu przeciwdziałania blokowaniu i poślizgowi kół, przy normalnych zatrzymaniach. Po wjeździe pojazdu trakcyjnego do ogrzewanej hali należy utrzymywać pracę wentylatorów silników trakcyjnych przez 10 minut.

B. Trakcja elektryczna:

- 1) Lokomotywą elektryczną dojeżdżać do składu pociągu pasażerskiego przy podniesionych wszystkich możliwych odbierakach prądu. Podniesienie wszystkich odbieraków prądu należy utrzymywać w czasie postoju, podczas ogrzewania składu pociągu na postoju trwającym powyżej 5 minut.
- 2) Przy odstawianiu elektrycznych pojazdów trakcyjnych na postój zamykać żaluzje boczne i dachowe.
- 3) W przypadku oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej powodującego silne iskrzenie na styku odbierak prądu - sieć trakcyjna prowadzić pojazd trakcyjny przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu, o ile DTR pojazdu nie stanowi inaczej. Prędkość jazdy na liniach o prędkości dopuszczalnej 120 km/h nie powinna przekraczać 90 km/h a w przypadku linii o prędkości powyżej 120 km/h prędkość nie może przekroczyć 120 km/h.
- 4) W celu przeciwdziałania tężeniu smaru w przegubach i cylindrach odbieraków prądu przy temperaturze poniżej minus 10°C opuszczać odbieraki prądu co 30 min i powtórnie je podnosić, chyba, że DTR stanowi inaczej. W czasie jazdy czynność tą należy wykonywać przy prędkości nieprzekraczającej 60 km/h z zastrzeżeniem DTR pojazdu.
- 5) Wykonać hamowanie kontrolne zgodnie z zapisami Instrukcji Pw – 5, przy użyciu hamulca – pneumatycznego, w celu niedopuszczenia do jego zamarznięcia, jeżeli hamulec nie był używany przez 30 min.
- 6) Przy intensywnych opadach śniegu i zamieci śnieżnej podczas postojów nie należy wyłączać wentylatorów silników trakcyjnych.

C. Trakcja spalinowa.

- 1) Kontrolować temperaturę płynu chłodniczego.
- 2) Gdy temperatura otoczenia jest poniżej minus 5°C, podczas postojów na otwartej przestrzeni przekraczających 30 minut, silnik spalinowy można wygasić, wówczas, celem utrzymania właściwej temperatury wody należy:
 - 1) zamknąć żaluzję chłodnicy i okresowo uruchamiać silnik, tak aby temperatura oleju nie spadła poniżej 50°C;
 - 2) przy temperaturze poniżej minus 5°C silnik należy utrzymywać na biegu jałowym.
- 3) W przypadku awarii silnika spalinowego przy groźbie zamrożenia (gdy układ chłodzenia pojazdu jest zalany wodą) należy całkowicie spuścić wodę z układu chłodzenia. Przy spuszczeniu wody z układu chłodzącego powinny być otwarte wszystkie kurki spustowe. Wodę z układu chłodzenia należy spuszczać dopiero wtedy, gdy jego temperatura będzie wynosić poniżej 50°C. Po spuszczeniu wody, w miarę możliwości, należy kilkakrotnie obrócić wałem korbowym silnika dla całkowitego usunięcia wody z silnika i pompy wodnej. Nie dotyczy pojazdów zalanych niezamarzalnym płynem chłodniczym.

Rozdział IV
WYKONYWANIE CZYNNOŚCI DRUGIEGO MASZYNISTY.

§ 29

Obowiązki drugiego maszynisty w czasie- pracy

1. Podczas wykonywania pracy na stanowisku drugiego maszynisty pracownik powinien posiadać odpowiednio wypełnioną kartę pracy. Po zakończeniu pracy zwraca kartę dyspozytorowi/dysponentowi a w przypadku elektronicznej karty pracy wypełnioną zgodnie z przyjętymi zasadami przesyła drogą elektroniczną. Drugi maszynista odpowiedzialny jest za prawidłowe wypełnianie i dokonywanie zapisów w dokumentach związanych z pracą oraz za przestrzeganie zasad i przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.
2. W trakcie wykonywania obowiązków drugi maszynista powinien posiadać dokumenty:
 - a) maszynista: licencja maszynisty, aktualna kontrolka znajomości odcinków linii kolejowych/bocznic kolejowej, dokument stwierdzający tożsamość, zezwolenie upoważniające do wstępu na obszar kolejowy, wymaganych upoważnień wynikających z miejscowych uregulowań,
 - b) pracownik z licencją: licencja maszynisty, aktualna kontrolka znajomości odcinków linii kolejowych/bocznic kolejowej, dokument stwierdzający tożsamość, zezwolenie upoważniające do wstępu na obszar kolejowy,
 - c) pracownik wykonujący obowiązki drugiego maszynisty: aktualna kontrolka znajomości odcinków linii kolejowych/bocznic kolejowej, dokument stwierdzający tożsamość, zezwolenie upoważniające do wstępu na obszar kolejowy.
3. Drugi maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych czynności.
4. Jeżeli drugi maszynista nie może stawić się do pracy, jest on obowiązany niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego dyspozytora/dysponenta.
5. Przy rozpoczynaniu pracy drugi maszynista obowiązany jest zgłosić się zgodnie z harmonogramem do pracy w wyznaczonym miejscu i czasie oraz uzyskać od właściwego dyspozytora/dysponenta potwierdzenie rozpoczęcia pracy i niezbędne informacje o zakresie pracy do wykonania.

6. Drugi maszynista zobowiązany jest do zapoznania się z wydanymi ogłoszeniami i potwierdzenia tego faktu podpisem w sposób ustalony w zakładzie przez pracodawcę.
7. Przed rozpoczęciem pracy w pojeździe trakcyjnym maszynista przeprowadzi pracownikowi pełniącemu obowiązki drugiego maszynisty przeszkolenie z zakresu zatrzymania pociągu, w tym hamowania nagłego. Powyższe należy odnotować w Książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, potwierdzając fakt przeszkolenia czytelnymi podpisami.
8. W czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego drugi maszynista wykonuje polecenia maszynisty, zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami i uprawnieniami.
9. W przypadku drugiego maszynisty posiadającego znajomość obsługiwanego pojazdu trakcyjnego do obowiązków należy:
 - a) po dojechaniu do pociągu, jeżeli na stacji/bocznicy nie ma wyznaczonego do tego celu pracownika, przyłączenie sprzęgu ogrzewczego między pojazdem trakcyjnym, a składem pociągu następuje zgodnie z postanowieniami Instrukcji Pw-3 i Pr-2, pod nadzorem maszynisty,
 - b) dokonuje uruchomienia urządzenia ogrzewczego na spalinowym pojeździe trakcyjnym i kontroluje jego pracę,
 - c) sprawdza stan naładowania akumulatorów poprzez odczytywanie napięcia na woltomierzu w kabinie sterowniczej,
 - d) pomaganie maszyniście przy obsłudze urządzeń oraz usuwaniu usterek pojazdu trakcyjnego,
 - e) sprzęganie i rozprzęganie taboru, wypełnianie dokumentów zgodnie ze stanem faktycznym
 - f) sprawdzanie podczas dłuższego postoju pojazdu trakcyjnego, czy nie występują usterki w podwoziu oraz częściach biegowych zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego
10. Wykonanie czynności oraz wszelkie zauważone usterki, drugi maszynista powinien zgłaszać niezwłocznie maszyniście.
11. Drugiemu maszyniście bez zezwolenia maszynisty nie wolno uruchamiać pojazdu trakcyjnego i samodzielnie usuwać usterek.
12. Podczas obsługi pojazdu trakcyjnego zadaniem drugiego maszynisty jest współdziałanie z maszynistą w obsłudze pojazdu trakcyjnego podczas prowadzenia pociągu lub wykonywania pracy pozapociągowej.
13. Do obowiązków drugiego maszynisty, w czasie wykonywania pracy należy:
 - 1) wspomaganie maszynisty w zakresie obserwacji szlaku oraz informowanie maszynisty o zauważonych zagrożeniach
 - 2) obserwacja drogi przebiegu oraz wzajemne informowanie się z maszynistą o zaobserwowanych sygnałach, wskaźnikach;
 - 3) powtarzanie i informowanie maszynisty o zaobserwowanych sygnałach na sygnalizatorach wskaźnikach znajdujących się na drodze przebiegu pociągu.
14. Podczas pobytu z pojazdem trakcyjnym poza granicami kraju należy stosować się do

postanowień przepisów kolei, na której się znajduje.

15. W czasie nieobecności maszynisty w pojeździe trakcyjnym drugi maszynista obowiązany jest pozostać w kabinie sterowniczej pojazdu trakcyjnego egzekwując zakaz wstępu do kabiny maszynisty osób postronnych. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego, poza drużyną trakcyjną posiadają osoby wg postanowień określonych w § 7 niniejszej Instrukcji.
16. Drugi maszynista jest odpowiedzialny za:
 - 1) właściwie przestrzeganie i stosowanie obowiązujących go przepisów;
 - 2) zachowanie ostrożności podczas pracy zgodnie z postanowieniami Rozdziału V niniejszej instrukcji;
 - 3) przestrzeganie dyscypliny pracy;
 - 4) przestrzeganie przepisów p.poż.

§ 30

Obowiązki osoby pełniącej obowiązki drugiego maszynisty w czasie kończenia pracy

1. Przed odstawieniem pojazdu trakcyjnego na tory postojowe (stanowisko postojowe) po ukończonej jeździe, drugi maszynista powinien pod kierunkiem maszynisty wyposażyć pojazd w niezbędny zapas paliwa, oleju, piasku, płynu w układzie chłodzenia. Odstępstwa od tej zasady są dozwolone tylko za zgodą właściwego dyspozytora/dysponenta.
2. Drugi maszynista, winien wspólnie z maszynistą dokonać oględzin technicznych pojazdu, a o stwierdzonych nieprawidłowościach powiadomić maszynistę.
3. Po odstawieniu pojazdu trakcyjnego drugi maszynista przed opuszczeniem go, powinien pojazd trakcyjny zahamować hamulcem ręcznym lub postojowym, ewentualnie zabezpieczyć przed samoczynnym zbiegnięciem i najechaniem przez inny pojazd w sposób przyjęty postanowieniami regulaminu technicznego posterunku ruchu.
4. Drugi maszynista może zakończyć pracę wówczas, gdy otrzyma na to zezwolenie maszynisty lub dyspozytora/dysponenta.

§ 31

Postępowanie osoby pełniącej obowiązki drugiego maszynisty w sytuacjach szczególnych w czasie pracy

1. Szczególne zdarzenia lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.
W razie niebezpieczeństwa, drugiemu maszyniście nie wolno opuścić kabiny maszynisty pojazdu trakcyjnego, do czasu wyczerpania wszelkich możliwych środków mogących zapobiec lub złagodzić skutki zdarzenia dbając o bezpieczeństwo osobiste. Zabrania się w szczególności:
 - 1) samowolnego oddalania się z miejsca zdarzenia;
 - 2) zacierania śladów;

- 3) dokonywania zmian ustawienia urządzeń pojazdu trakcyjnego tj. nastawnika jazdy kierunkowego, głównego zaworu hamulcowego maszynisty, itp.
2. Uszkodzenia pojazdu trakcyjnego.
- W razie uszkodzenia pojazdu trakcyjnego drugi maszynista obowiązany jest udzielać pomocy maszyniście przy usuwaniu usterki pojazdu trakcyjnego, a ponadto w razie potrzeby zabezpieczyć pojazd (pociąg) przed zbiegnięciem.

Rozdział V

BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY DRUŻYN TRAKCYJNYCH

§ 32

Postanowienia ogólne

Niniejsza część instrukcji określa:

1. jednolite zasady i wymagania oraz podstawowe środki zapewniające bezpieczeństwo i higienę pracy w czasie wykonywania pracy przez drużynę trakcyjną na pojazdach trakcyjnych,
2. warunki, jakie muszą być spełnione dla bezpiecznego wykonania czynności związanych z przygotowaniem pojazdu trakcyjnego, obsługą pojazdu w trakcie pracy pociągowej i pozapociągowej, lokalizowaniem i usuwaniem usterek, zdaniem pojazdu.

§ 33

Prawa i obowiązki pracownika drużyny trakcyjnej

1. Pracownik drużyny trakcyjnej ma prawo powstrzymać się od wykonywania pracy, gdy:
 - 1) warunki pracy nie odpowiadają przepisom bezpieczeństwa i higieny pracy i stwarzają bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia lub życia pracownika albo gdy wykonywana przez niego praca zagraża bezpieczeństwu innym osobom,
 - 2) jego stan psychofizyczny nie zapewnia bezpiecznego wykonywania pracy i stwarza zagrożenie dla innych osób.
2. Jeżeli powstrzymanie się od wykonywania pracy nie usuwa zagrożenia, o którym mowa powyżej, pracownik ma prawo oddalić się z miejsca zagrożenia, zawiadamiając o tym niezwłocznie dyspozytora/dysponenta.
3. Pracownicy drużyn trakcyjnych w szczególności zobowiązani są:
 - 1) znać przepisy i zasady bhp oraz ochrony przeciwpożarowej, brać udział w szkoleniu i instruktażu z tego zakresu oraz poddawać się wymagany egzaminom,
 - 2) wykonywać pracę w sposób zgodny z przepisami oraz zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy, postanowieniami obowiązujących instrukcji, regulaminami oraz stosować się do wydawanych w tym zakresie poleceń i wskazówek przełożonych,
 - 3) dbać o należyty stan pojazdu trakcyjnego, narzędzi i sprzętu oraz o porządek i ład w miejscu pracy,
 - 4) niezwłocznie zawiadomić przełożonego o zauważonym w zakładzie pracy wypadku albo zagrożeniu życia lub zdrowia ludzkiego, mienia bądź środowiska oraz ostrzec

współpracowników, a także inne osoby znajdujące się w rejonie zagrożenia, o grożącym niebezpieczeństwie, a w razie potrzeby udzielić poszkodowanemu w wypadku pierwszej pomocy,

- 5) korzystać z wyznaczonych i ujętych w regulaminach dróg dojścia do stanowisk pracy,
 - 6) przechodząc przez tor zastawiony taborem korzystać z przerw między stojącym taborem, o ile odległość między nim wynosi 20 m lub obchodzić stojący tabor w odległości co najmniej 10 m,
 - 7) w razie zauważenia zbliżającego się taboru oddalić się na odległość co najmniej 2m od zewnętrznego toku szyny toru, po którym będzie przejeżdżał tabor, obserwując jego przejazd, pamiętając, że po sąsiednim torze może również odbywać się ruch pojazdów,
 - 8) w przypadku konieczności opuszczenia pojazdu trakcyjnego, zatrzymanego na moście lub wiadukcie, zachować szczególną ostrożność, zwracając uwagę na stan balustrad i pomostów,
 - 9) zakładać kamizelkę ochronną – odblaskową podczas wykonywania manewrów taborem oraz przemieszczania się po terenie kolejowym.
4. Pracownikom drużyn trakcyjnych zabrania się przechodzić:
- 2) przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio po jego przejeździe,
 - 3) pod taborem lub po jego elementach nie przeznaczonych do tego celu.
5. Zabrania się:
- 1) wchodzić do i schodzić z pojazdu trakcyjnego będącego w ruchu,
 - 2) przeskakiwać przez kanały, pędnie, studzienki i inne urządzenia techniczne.

§ 34

Bezpieczeństwo pracy drużyny trakcyjnej w czasie zmiany roboczej

1. W czasie przygotowywania do pracy pojazdu trakcyjnego należy przestrzegać postanowień regulaminu technicznego dotyczącego terenu na którym drużyna trakcyjna obowiązana jest wykonać ww. czynności.
2. Podczas oględzin pojazdu przed jego uruchomieniem muszą być zachowane następujące warunki bezpieczeństwa:
 - 1) pojazd musi być zabezpieczony przed zbiegnięciem,
 - 2) na elektrycznych pojazdach trakcyjnych odbieraki prądu muszą być opuszczone,
 - 3) wchodzić do i schodzić z pojazdu trakcyjnego w czasie postoju, przodem do pojazdu, trzymając się obu rękami poręczy.
3. Szczególną ostrożność należy zachować przy poruszaniu się na terenie zakładu, torach postojowych, wokół pojazdu oraz przy wchodzeniu i schodzeniu z pojazdu w czasie ujemnych temperatur ze względu na mogące występować oblodzenia.
4. Przed rozpoczęciem czynności związanych z uruchomieniem pojazdu trakcyjnego należy sprawdzić, czy:
 - 1) pod pojazdem, na dachu lub w przedziale maszynowym oraz w szafach wysokiego napięcia nie ma innych osób,

- 2) w kabinach, przedziale maszynowym lub w korytarzu nie ma na podłodze lub w przejściach zbędnych przedmiotów utrudniających poruszanie się lub czy nie jest rozlany olej (smar).

§ 35

Bezpieczeństwo prac podczas przygotowania pociągu do odjazdu

1. Ręczne sprzęganie i rozsprzęganie pojazdu trakcyjnego z innymi pojazdami kolejowymi lub składem pociągu dozwolone jest tylko podczas postoju.
2. Zabrania się włączania siły pociągowej pojazdu trakcyjnego podczas dokonywania oględzin technicznych składu pociągu i próby hamulca pociągu, dopóki pracownicy wykonujący te czynności nie zgłoszą ich zakończenia.

§ 36

Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas prowadzenia pociągu, jazdy luzem oraz w czasie wykonywania pracy manewrowej.

1. Podczas prowadzenia pojazdu nieznaczne wychylenie głowy poza linię zewnętrzną pojazdu trakcyjnego jest dozwolone tylko z okna bocznego kabiny w przypadkach szczególnie tego wymagających, przy czym nie wolno w ogóle wychylać się przy zbliżaniu się do obiektów stojących w bliskiej odległości od toru, jak np. mostów, przepustów, tuneli, budynków, wszelkiego rodzaju masztów i słupów oraz w trakcie wyprzedzania lub mijania się z innym taborem.
2. Zabrania się:
 - 1) wchodzenia do szaf wysokiego napięcia lokomotywy w trakcie ruchu (również podczas transportowania jej w pociągu w stanie nieczynnym),
 - 2) przebywania obsłudze pojazdu trakcyjnego w czasie jazdy poza kabiną maszynisty, za wyjątkiem sytuacji jeżeli zachodzi potrzeba wykonania prac manewrowych, w trakcie których konieczna jest obserwacja uszkodzonego pojazdu kolejowego znajdującego się w przetaczanym składzie (np. zagrzana oś, płaskie miejsca itp.), wówczas dopuszcza się możliwość przebywania drugiego maszynisty poza kabiną pojazdu trakcyjnego i jazdę na przetaczanym taborze stojąc na stopniu przetaczanego taboru z twarzą zwróconą w kierunku jazdy,
 - 3) wyłączania sprawnych urządzeń czujności i radiołączności.
3. W razie wystąpienia zdarzenia z pociągiem lub z manewrami z wagonami z towarami niebezpiecznymi (wyciek, ulatnianie, wysypywanie się, pożar, wybuch) należy:
 - 1) niezwłocznie, w dostępny sposób, powiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższego posterunku lub dyspozytora zakładu,
 - 2) w celu ograniczenia możliwości przedostawania się niebezpiecznej substancji do wnętrza pojazdu trakcyjnego należy zamknąć okna, drzwi i wyłączyć klimatyzację oraz urządzenia nawiewne,
 - 3) w razie stwierdzenia zagrożenia życia lub zdrowia, drużyna trakcyjna powinna bezzwłocznie zabezpieczyć pociąg i oddalić się ze strefy zagrożenia (w miarę możliwości pod wiatr).

§ 37

Postępowanie w przypadku konieczności usuwania usterek pod pojazdem bez wyłączenia z ruchu

1. W przypadku konieczności usunięcia usterek pod pojazdem na czynnym torze szlakowym lub w stacji należy zgłosić dyżurnemu ruchu tą konieczność.
2. Usuwanie usterek pod pojazdem kolejowym są dopuszczalne po spełnieniu warunków:
 - 1) na elektrycznym pojeździe trakcyjnym należy opuścić odbieraki prądu i sprawdzić wzrokowo, czy zostały opuszczone i postępować zgodnie z DTR pojazdu kolejowego z napędem,
 - 2) w obecności drugiej osoby otworzyć szafę wysokiego napięcia,
 - 3) na spalinowym pojeździe trakcyjnym z przekładnią elektryczną należy unieruchomić silnik,
 - 4) tabor zabezpieczyć przed zbiegnięciem i uruchomieniem,
 - 5) prace wykonywać przez co najmniej dwie osoby.
3. Podczas usuwania usterek, zabrania się uruchamiania pojazdu.

§ 38

Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas kończenia pracy w pojeździe trakcyjnym

1. Podczas naboru paliwa przez spalinowy pojazd trakcyjny należy przestrzegać postanowień obowiązujących regulaminów, a w szczególności:
 - 1) zahamować pojazd trakcyjny hamulcem ręcznym lub postojowym,
 - 2) zachować odległość co najmniej 10 m między pojazdem pobierającym, a innym pojazdem kolejowym,
 - 3) drużyna trakcyjna powinna znajdować się na zewnątrz pojazdu.
2. W czasie naboru piasku należy pojazd trakcyjny:
 - 1) unieruchomić i zahamować hamulcem ręcznym lub postojowym,
 - 2) opuścić pantografy i uszynić obwód główny lokomotywy elektrycznej.
3. Przed opuszczeniem pojazdu trakcyjnego maszynista powinien:
 - 1) odstawić pojazd trakcyjny na miejsce wyznaczone w regulaminie technicznym zakładu, stacji, posterunku rewizji technicznej, itp. oraz zabezpieczyć go przed zbiegnięciem, używając hamulca postojowego (ręcznego),
 - 2) unieruchomić i wyłączyć z pracy wszystkie urządzenia pojazdu trakcyjnego zgodnie z zasadami obsługi pojazdu danej serii.

Rozdział VI
USTERKI ELIMINUJĄCE PRZYJĘCIE POJAZDU TRAKCYJNEGO DO PRACY PRZEZ DRUŻYNĘ
TRAKCYJNĄ

§ 39
Wykaz usterek

1. Usterki i uszkodzenia w zestawach kołowych:
 - 1) obluzowanie obręczy na kole bosym lub osi w piaście koła;
 - 2) poprzeczne pęknięcie osi;
 - 3) powstanie więcej niż dwóch rys (skaz) o długości do 25 mm na osi zestawu kołowego;
 - 4) powstanie rysy (skazy) dłuższej niż 25mm na osi zestawu kołowego;
 - 5) wytarcie miejscowe na osi z ostrymi krawędziami głębsze niż 1,00 mm;
 - 6) pęknięcie obręczy lub piasty koła;
 - 7) 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;
 - 8) przekroczenie dopuszczalnych wymiarów geometrycznych zestawów kołowych określonych w Instrukcji Pt-4.

2. Usterki i uszkodzenia dotyczące innych części pojazdów trakcyjnych (dotyczy trakcji elektrycznej i spalinowej):
 - 1) uszkodzony sygnał dźwiękowy;
 - 2) nienależycie działające osygnalizowanie;
 - 3) nieprawidłowo działająca sprężarka;
 - 4) niedostateczna szczelność układu powietrznego;
 - 5) nieprawidłowo działający którykolwiek z hamulców lub przekroczona dopuszczalna grubość wstawek (klocków) hamulcowych;
 - 6) nieprawidłowo działające urządzenia smarownicze obrzeży zestawów kołowych;
 - 7) nieprawidłowo działająca lub nie zaopatrzona w piasek piasecznica;
 - 8) pęknięcie opaski, wieszaka, jednego z piór sprężyny piórowej (resoru) lub sprężyny śrubowej;
 - 9) wytopiona lub pęknięta panewka łożyska;
 - 10) 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;
 - 11) uszkodzony lub wadliwie działający układ napędowy (sprzęgło, skrzynia biegów, urządzenie zmiany kierunku jazdy, wały napędowe, przekładnia główna, para silników

trakcyjnych (nie dotyczy to pojazdów dla których DTR stanowi inaczej, przetwornik hydrauliczny, prądnica główna);

- 12) obłuzowane śruby w połączeniach ostoi, części podwozia lub silników;
- 13) uszkodzone elementy układu cięgłowo – zderznego;
- 14) nieprawidłowo działająca przetwornica;
- 15) nieprawidłowo działające urządzenia samoczynnego hamowania pociągów (SHP) lub czuwaka aktywnego (CA), Radio-Stop, SIFA, ERTMS/ETCS oraz inne urządzenia automatycznego bezpieczeństwa pociągu, w które pojazd jest wyposażony;
- 16) nieprawidłowo działająca radiołączność pociągowa, prędkościomierz;
- 17) niesprawne baterie akumulatorów;
- 18) uszkodzenie lub brak urządzeń ochrony przeciwprzebieciowej, napięciowej, przetężeniowej, zwarciowej i odgromowej;
- 19) nieprawidłowo działające mierniki pomiarowe prądu i napięcia;
- 20) nieszczelność przekładni zębatej powodująca wyciekanie smaru;
- 21) nieprawidłowo działające urządzenia chłodzenia silników trakcyjnych;
- 22) uszkodzone lub nieprawidłowo działające manometry i zawory bezpieczeństwa układów powietrznych;
- 23) niesprawny układ sygnalizacji pożaru;
- 24) niesprawne wycieraczki szyb czołowych;
- 25) nieprawidłowo działający układ sterowania i rozrzędu;
- 26) niesprawny układ ogrzewania pociągu;
- 27) uszkodzona szyba w kabinie maszynisty, układ ogrzewania szyb;
- 28) uszkodzone zamknięcia drzwi do kabiny maszynisty;
- 29) niesprawny monitoring zewnętrzny przy braku lusterek;
- 30) niesprawny system kontroli zamykania drzwi.
- 31) niesprawna instalacja wodno-kanalizacyjna WC

3. Dodatkowe usterki i uszkodzenia dotyczące pojazdów trakcji elektrycznej:

- 1) nieprawidłowo działający odbierak prądu;
- 2) nieprawidłowo działające styczniki WN obwodu głównego;
- 3) nieprawidłowo działający wyłącznik szybki;
- 4) uszkodzenia oporów rozruchowych;
- 5) uszkodzenia oporów hamowania.

4. Dodatkowe usterki i uszkodzenia dotyczące pojazdów trakcji spalinowej:

- 1) niesprawny układ rozruchu, smarowania, chłodzenia, doładowania, paliwa i wydechu spalin silnika spalinowego;
- 2) wytopienie lub uszkodzenie głównego lub korbowego łożyska wału silnika spalinowego;
- 3) nieprawidłowo działająca prądnica pomocnicza (oświetleniowa) i wzbudnica.

5. W razie stwierdzenia jednej z w/w usterek maszynista powiadamia dyspozytora/dysponenta

i postępuje zgodnie z jego dyspozycją .

§ 40

Usterki w nadwoziu pojazdu trakcyjnego

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

§ 41

Zasady użytkowania pótsprzęgu do łączenia pojazdu trakcyjnego pomocniczego z pojazdem trakcyjnym z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym

1. W pótsprzeg powinien być wyposażony każdy pojazd trakcyjny z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym, przy czym wyposażenie pomocnicze stanowi drążek pomocniczy, wykonany z grubościennej rurki stalowej o średnicy minimum 25 mm i długości 2800 mm, zaopatrzony w hak umieszczony w jego środku. Drążek pomocniczy służy do regulacji pótsprzegu w pionie w czasie łączenia oraz do przenoszenia pótsprzegu.
2. Postanowienia dotyczące pojazdów trakcyjnych pomocniczych.
 - 1) przy planowych przeciąganiach pociągów przy użyciu pótsprzegu pojazd trakcyjny pomocniczy powinien mieć obsadę dwuosobową oraz musi być zaopatrzony w dwa pótsprzegi zawieszane z tyłu i z przodu pojazdu trakcyjnego;
 - 2) w przypadkach awaryjnych (brak napięcia w sieci trakcyjnej w wyniku jej uszkodzenia, brak zasilania, uszkodzenie ezt) pojazd trakcyjny pomocniczy może być obsługiwany tylko przez maszynistę;
 - 3) jako pojazd trakcyjny pomocniczy należy użyć taką serię pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym, w którym wysokość haka ciągowego od główki szyny wynosi konstrukcyjnie 950 mm. szczegółowe warunki określają producenci w DTR;
 - 4) w sytuacjach awaryjnych w przypadku stosowania pojazdów trakcyjnych o innej wysokości haka ciągowego od główki szyny należy pośrednio stosować wagon platformę z czynnym hamulcem zespolonym - z uwagi na mogące wystąpić trudności w sprzęgnięciu tych pojazdów trakcyjnych.
3. Postępowanie w trakcie łączenia z pojazdem trakcyjnym pomocniczym posiadającym przewód zasilający:
 - 1) pojazd trakcyjny pomocniczy należy zatrzymać w odległości około 5m i zahamować hamulcem dodatkowym przed czołem - zahamowanego hamulcem zespolonym i ręcznym lub postojowym (w kabinie prowadzącej) pojazdu trakcyjnego;

- 2) pótsprzęg zawieszają na hak pojazdu trakcyjnego pomocniczego maszynista pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym z drugim maszynistą pojazdu trakcyjnego pomocniczego lub innym uprawnionym pracownikiem (w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego pomocniczego jednoosobowo czynności te wykonuje maszynista pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym z maszynistą pojazdu trakcyjnego pomocniczego - w tym przypadku należy zabezpieczyć pojazd trakcyjny zgodnie z zasadami obsługi) w następujący sposób:
 - a) uchwycić jedną ręką za uchwyt pótsprzęgu z jednoczesnym podparciem drugą ręką korpusu od dołu,
 - b) unieść pótsprzęg na wysokość haka ciągnącego pojazdu trakcyjnego lub wagonu w ten sposób, aby korpus był ustawiony w górę (około 90°) w stosunku do osi wzdłużnej haka ciągnącego,
 - c) założyć pałąk w paszczę haka ciągnącego opuszczając korpus do pozycji zablokowania się pótsprzęgu na haku,
 - d) założyć hak drążka pomocniczego w uchwyt znajdujący się w górnej części korpusu pótsprzęgu, jednocześnie opierając drążek na zderzakach pomocniczego pojazdu trakcyjnego.
- 3) maszynista pomocniczego pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym dojeżdża na odległość około 1,5 m od czoła pojazdu trakcyjnego na sygnał kierującego manewrami (np. kierownika pociągu) i zahamowuje pojazd trakcyjny hamulcem dodatkowym oraz ręcznym lub postojowym;
- 4) jeżeli może być uruchomiona jazda pojazdem trakcyjnym, wówczas do stojącego pojazdu trakcyjnego pomocniczego dojeżdża pojazd trakcyjny z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym po odhamowaniu składu. W pozostałych przypadkach, pomocniczy pojazd trakcyjny dojeżdża do stojącego pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym;
- 5) jeżeli dojeżdża pojazd trakcyjny z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym, wówczas pótsprzęg naprowadza maszynista i drugi maszynista z pomocniczego pojazdu trakcyjnego, a przy jednoosobowej obsadzie –maszynista pojazdu trakcyjnego i inna uprawniona osoba;
- 6) jeżeli dojeżdża pomocniczy pojazd trakcyjny, wówczas pótsprzęg naprowadza maszynista lub drugi maszynista z pomocniczego pojazdu trakcyjnego a przy jednoosobowej obsadzie - maszynista z pojazdu z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym pojazdu trakcyjnego i inna uprawniona osoba;
- 7) po sprzęgnięciu pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym z pomocniczym pojazdem trakcyjnym drążek należy zdjąć i przechowywać w zespole trakcyjnym;
- 8) łączenie przewodów powietrznych hamulca wraz z otwarciem kurków tych przewodów wykonuje pracownik, który naprowadzał pótsprzęg;
- 9) w każdym przypadku za prawidłowe sprzęgnięcie pomocniczego pojazdu trakcyjnego z pojazdem trakcyjnym wyposażonym w sprzęg samoczynny odpowiedzialny jest

maszynista z tego pojazdu trakcyjnego.

4. Przygotowanie pociągu i jazda z użyciem półsprzęgu:

- 1) po sprzęgnięciu pomocniczego pojazdu trakcyjnego z pojazdem trakcyjnym należy przeprowadzić przewidzianą postanowieniami Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego Pw-5 próbę hamulca zespolonego. Próbę wykonuje maszynista z pomocniczego pojazdu trakcyjnego przy udziale uprawnionej osoby. Maszynista pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym obserwuje w tym czasie wskazania manometrów w kabinie maszynisty zespołu trakcyjnego. Fakt przeprowadzenia próby hamulca zespolonego musi być odnotowany w dokumentacji pociągowej;
- 2) przed uruchomieniem pociągu prowadzonego przez pomocniczy pojazd trakcyjny maszynista pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym opuszcza odbieraki prądu i sprawdza, czy wszystkie zostały opuszczone;
- 3) w czasie prowadzenia pomocniczym pojazdem trakcyjnym pociągu złożonego z zespołów trakcyjnych prędkość jego nie może przekraczać 60 km/h;
- 4) obsługę hamulca zespolonego pociągu zestawionego z zespołów trakcyjnych i pomocniczego pojazdu trakcyjnego należy prowadzić zgodnie z postanowieniami Instrukcji Pw – 5 dla prowadzenia pociągu z podwójną trakcją;
- 5) w przypadkach szczególnych, gdy brak jest możliwości ciągnięcia zespołów trakcyjnych pomocniczym pojazdem trakcyjnym i zachodzi konieczność pchania zespołu trakcyjnego przy użyciu półsprzęgu, manewr należy przeprowadzić ze szczególną ostrożnością z prędkością do 5 km/h na całym odcinku do najbliższej stacji oraz ograniczyć spychanie do niezbędnego minimum podczas manewrów na torach stacyjnych;
- 6) podczas jazdy maszynista pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym ze swojego miejsca w kabinie sterowniczej zwraca uwagę na prawidłowe działanie hamulca pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym i jego współpracę z pomocniczym pojazdem trakcyjnym;
- 7) ruszanie pociągu z miejsca przy użyciu pomocniczego pojazdu trakcyjnego powinno odbywać się w sposób płynny, bez szarpań.

5. Zakończenie przeciągania pociągu:

- 1) po zakończeniu przeciągania pociągu, po zahamowaniu pomocniczego pojazdu trakcyjnego i pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym, maszynista lub drugi maszynista pomocniczego pojazdu trakcyjnego rozłącza sprzęgi powietrzne po uprzednim zamknięciu kurków, a przy pojedynczej obsadzie pomocniczego pojazdu trakcyjnego czynności te wykonuje maszynista pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym;
- 2) rozłączenia półsprzęgu ze sprzęgiem samoczynnym należy dokonać po rozłączeniu sprzęgów powietrznych;
- 3) po zatrzymaniu się pomocniczego pojazdu trakcyjnego w odległości około 5 m od pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym i jej zahamowaniu,

pótspręg z haka lokomotywy pomocniczej zdejmują ci pracownicy, którzy zakładali pótspręg na hak w czasie łączenia;

- 4) drugi maszynista a przy pojedynczej obsadzie pomocniczego pojazdu trakcyjnego - maszynista tego pojazdu trakcyjnego lub inna uprawniona osoba zobowiązany jest do udzielenia pomocy maszyniście z pojazdu trakcyjnego z zabudowanym sprzęgiem samoczynnym do przeniesienia pótspręgu.

Wzory zapisów zamieszczane w Książce pojazdu kolejowego z napędem

Pp - w przypadku przyjęcia pojazdu trakcyjnego lub Zp - w przypadku zdania pojazdu trakcyjnego

Wzór zapisu:

<i>Data</i>	<i>Pp-Zp</i>	<i>Data</i>
<i>Godz. przyjęcia pojazdu</i>	<i>Synchronizacja czasu</i>	<i>Godz. zdania pojazdu</i>
<i>Stacja</i>	<i>Druga praca 150 km / 450 km.</i>	<i>Stacja</i>
		<i>Czytelny podpis maszynisty</i>
		<i>Nr statystyczny maszynisty i Zakładu</i>

Powyższy zapis jest równoważny symbolom: Pp lub Zp.

Pr-r w przypadku przyjęcia „z ręki do ręki”

Wzór zapisu:

<i>Data</i>	<i>Pr-r.</i>	<i>Data</i>
<i>Godz. przyjęcia pojazdu</i>	<i>Synchronizacja czasu</i>	<i>Godz. zdania pojazdu</i>
<i>Stacja</i>	<i>Druga praca 150 km / 450 km.</i>	<i>Stacja</i>
	<i>Podpis maszynisty</i>	<i>Czytelny podpis maszynisty</i>
		<i>Nr statystyczny maszynisty i Zakład</i>

Powyższy zapis równoważony jest symbolem :

Pr-r - mała litera „r” ma oznaczać przyjęcie pojazdu „z ręki do ręki”.