

Instrukcja

o zasadach utrzymania wagonów towarowych

ALZA – W3

Zaświadczenie:

Instrukcja nadaje się do stosowania w zakresie zapewnienia warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury i eksploatacji pojazdów kolejowych, zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

17.02.2021.
Prezes Zarządu
Stawoń Marcin
.....
(Data i podpis zatwierdzającego)

Spis treści

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	3
§1 Podstawy prawne i podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji	3
§2 Przedmiot i cel oraz zakres obowiązywania instrukcji	3
§3 Postanowienia wstępne	3
§4 Utrzymanie eksploatacyjne wagonów towarowych.....	3
Rozdział II KIEROWANIE WAGONÓW TOWAROWYCH DO NAPRAWY	5
§5 Kwalifikowanie, przesyłanie i przekazywanie wagonów towarowych do napraw okresowych	5
§6 Kwalifikowanie, przesyłanie i przekazywanie wagonów towarowych	5
do naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu	5
§7 Kwalifikowanie wagonów towarowych do napraw poawaryjnych	6
§8 Kontrola procesów naprawczych	6
Rozdział III ODBIÓR WAGONÓW PO NAPRAWIE	6
§10 Kontrola wykonywania i odbioru wagonów po naprawach okresowych	6
§11 Kontrola wykonywania i odbioru wagonów po naprawach bieżących.....	6
§ 13 Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)	6

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§1 Podstawy prawne i podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji

Instrukcja o technice i organizacji pracy manewrowej oraz zasadach właściwego zestawienia pociągu ALZA – W3 (zwana dalej Instrukcją ALZA – W3) została opracowana na podstawie następujących przepisów:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wraz z aktami wykonawczymi w obowiązującym brzmieniu.
- 2.
3. Procedura ACS.06.00 Identyfikacja wymagań prawnych.

§2

Przedmiot i cel oraz zakres obowiązywania instrukcji

1. Instrukcja o utrzymaniu wagonów towarowych, zwana dalej „instrukcją”, określa podstawowe zasady współpracy z ECM i dostawcami usług utrzymaniowych w zakresie bieżącego utrzymania wagonów towarowych.
2. Instrukcja obowiązuje w Alza Cargo oraz inne podmioty, które naprawiają wagony oraz ich zespoły i podzespoły będące w użytkowaniu Alza Cargo w zakresie zawartych umów.

§3

Postanowienia wstępne

1. Warunkiem dopuszczenia wagonów towarowych na rynku Polskim do eksploatacji jest:
 - 1) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego wydane lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu
 - 2) przywrócenie do eksploatacji wystawione przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM),
 - 3) wpis do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR),
 - 4) oznaczenie europejskim numerem pojazdu (EVN) zgodnie z obowiązującymi przepisami;
 - 5) zatwierdzoną przez właściwy organ Dokumentację Systemu Utrzymania (DSU).
4. Naprawy wagonów należy wykonywać zgodnie z niniejszą instrukcją, obowiązującą dokumentacją konstrukcyjną, Dokumentacją Systemu Utrzymania (DSU) oraz obowiązującym procesem technologicznym naprawy.
5. Bieżące przeglądy wagonów mogą być wykonywane przez Alza Cargo w porozumieniu z ECM danego wagonu.

§4

Utrzymanie eksploatacyjne wagonów towarowych

1. Utrzymanie wagonów towarowych powinno być wykonywane przez podmioty posiadające wykwalifikowanych pracowników, zaplecze techniczne oraz warunki organizacyjne gwarantujące prawidłowe wykonanie prac określonych w dokumentacji technologicznej systemu utrzymania.
 - 1) **Poziom utrzymania 1** - czynności sprawdzające lub monitoring dokonywane przed wyjazdem pojazdu kolejowego na linię kolejową, w czasie jazdy lub po zjeździe pojazdu. Niektóre z tych czynności mogą być dokonywane przez pracowników przewoźnika

- (maszynistę, rewidenta) lub przy użyciu automatycznych urządzeń pokładowych lub przytorowych. Zakres utrzymania:
- a) ocena stanu zasadniczego zespołów, podzespołów i układów pojazdu kolejowego, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów,
 - b) zaopatrzenie pojazdu kolejowego w materiały eksploatacyjne,
 - c) ewentualna wymiana zużytych w trakcie eksploatacji elementów szybko zużywających się.
- 2) **Poziom utrzymania 2** - czynności, które zapobiegają przekroczeniu limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, w przerwach między kolejną planowaną eksploatacją pojazdu kolejowego. Zakres utrzymania:
- a) szczegółowa ocena stanu technicznego pojazdu kolejowego przez sprawdzenie działania jego obwodów, oględziny dostępnych bez demontażu podzespołów, a także przewidziane w dokumentacji badania diagnostyczne,
 - b) naprawy dokonywane przez wymianę standardowych elementów.
- 3) **Poziom utrzymania 3** - czynności z zakresu utrzymania, które zapobiegają przekroczeniu limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, z wyłączeniem pojazdu kolejowego z planowanej eksploatacji. Zakres utrzymania:
- a) szczegółowa ocena stanu technicznego pojazdu poprzez sprawdzenie działania jego obwodów, oględziny dostępne także po demontażu określonych w dokumentacji podzespołów, a także przewidziane w dokumentacji badania diagnostyczne,
 - b) planowe wymiany podzespołów oraz niewielkie naprawy zespołów i podzespołów funkcjonalnych wykonywane na wyspecjalizowanych stanowiskach.
- 4) **Poziom utrzymania 4** - czynności wykonywane z zakresu utrzymania naprawczego, wykonywane w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe. Zakres utrzymania:
- a) szczegółowe sprawdzenie stanu technicznego przewidzianych w dokumentacji podzespołów i zespołów połączone z ich demontażem z pojazdu kolejowego,
 - b) planowe wymiany podzespołów i zespołów,
 - c) naprawy zespołów i podzespołów wykonywane w wyspecjalizowanych warsztatach.
- 5) **Poziom utrzymania 5** - czynności mające na celu podniesienie standardu pojazdu lub jego odnowienie wykonywane w wyspecjalizowanych zakładach lub u producenta. Zakres utrzymania:
- a) demontaż zespołów i podzespołów z pojazdów kolejowych i ich wymiana na nowe lub zregenerowane,
 - b) modyfikacje nadwozi pojazdów kolejowych i układów biegowych.
2. Planowania przeglądów poziomu utrzymania P1 i P2 nie wykonuje się.
3. Strukturę przeglądów i napraw okresowych poziomów P3 do P5, okresy między naprawcze oraz przyporządkowanie typu pojazdu kolejowego do odpowiedniego cyklu naprawczego ustala się na podstawie aktualnego DSU.
4. Zakresy prac przy naprawach oraz czynności przeglądowych wykonuje się wg DSU dla danego typu pojazdu kolejowego.

Rozdział II

KIEROWANIE WAGONÓW TOWAROWYCH DO NAPRAWY

§5

Kwalifikowanie, przesyłanie i przekazywanie wagonów towarowych do napraw okresowych

1. Wagony towarowe powinny być kierowane do planowych napraw okresowych zgodnie z obowiązującymi cyklami naprawczymi.
2. Wyłączenie wagonów do napraw okresowych dokonują rewidenci wagonów Alza Cargo lub inni upoważnieni pracownicy, na podstawie zapisów na tafarecie wagonu o terminie następnej naprawy zgodnie z cyklami naprawczymi wagonów. Informację o miejscu wyłączenia wagonu rewidenci przekazują do Dyspozytury lub Działu Taboru Alza Cargo, proces prowadzony jest pod nadzorem ECM.
3. Na wyłączone wagony z uwagi na przypadający termin naprawy okresowej rewidenci wystawiają Zawiadomienie wg Załącznika nr 2 do instrukcji ALZA – W1 oraz nalepkę „nie ładować” wg Załącznika nr 10 do instrukcji ALZA – W1 (wz. K)
4. Wysyłkę wagonów w liczbie zgodnej z planami napraw koordynuje wyznaczony pracownik Działu Taboru.
5. Wszystkie wagony kierowane do napraw okresowych muszą być wyczyszczone z pozostałości przewożonych ładunków. Odpowiedzialność w tym zakresie spoczywa na jednostkach Alza Cargo, które kierują wagon do naprawy okresowej.
6. Wagony towarowe kierowane do napraw okresowych powinny być w stanie zapewniającym bezpieczny transport do miejsca wykonywania naprawy.
7. Przekazywanie wagonów towarowych do napraw okresowych odbywa się na terenie zakładu naprawiającego wskazanego przez ECM
8. Przekazanie wagonów przeznaczonych do naprawy okresowej odbywa się przy udziale przedstawicieli ECM, zakładu naprawczego oraz uprawnionego pracownika przekazującego wagony.

§6

Kwalifikowanie, przesyłanie i przekazywanie wagonów towarowych do naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu

1. Kwalifikowanie wagonów do napraw bieżących dokonują rewidenci wagonów Alza Cargo lub uprawnieni pracownicy. Na wyłączony wagon naklejane są odpowiednie nalepki wg Załącznika nr 1 do instrukcji ALZA – W1 oraz „nie ładować” wg Załącznika nr 10 do instrukcji ALZA – W1 (wzór K).
2. Przekazywanie wagonów towarowych do napraw bieżących odbywa się na torach naprawczych punktu naprawy wagonów podmiotów uprawnionych do wykonania napraw.
3. Przekazywanie wagonów towarowych do napraw bieżących udokumentowane jest protokołem kwalifikacyjnym. W protokole kwalifikacji należy szczegółowo określić zakres naprawy wagonu. Protokół podpisują rewident taboru lub pracownik Alza Cargo.

§7

Kwalifikowanie wagonów towarowych do napraw poawaryjnych

1. W przypadku kwalifikacji wagonu uszkodzonego na skutek wypadku z taborem, w skład komisji uprawniony pracownik Alza Cargo, przedstawiciel podmiotu naprawiającego oraz, w razie konieczności, przedstawiciel Zarządcy Infrastruktury.
2. Komisja sporządza protokół oględzin technicznych, w którym w zależności od wielkości uszkodzenia i ogólnego stanu technicznego wagonu oraz terminu ostatniej naprawy okresowej, kwalifikuje wagon do odpowiedniego rodzaju naprawy, tj. poziomu P4, poziomu P5 lub tylko do usunięcia skutków awarii.

§8

Kontrola procesów naprawczych

1. Nadzór nad właściwym wykonaniem procesów naprawczych prowadzi ECM.

Rozdział III

ODBIÓR WAGONÓW PO NAPRAWIE

§10

Kontrola wykonywania i odbioru wagonów po naprawach okresowych

1. Wagony po wykonanych naprawach okresowych i przeglądach okresowych podlegają odbiorowi przez upoważnionych pracowników ECM.

§11

Kontrola wykonywania i odbioru wagonów po naprawach bieżących

Po zakończeniu naprawy bieżącej wagonu towarowego z wyłączeniem ze składu pociągu, rewident wagonów lub upoważniony pracownik Alza Cargo dokonuje odbioru wagonów, sprawdzając czy wagon został naprawiony zgodnie ze zleceniem do naprawy oraz zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania (DSU), podpisując wspólnie z przedstawicielem podmiotu naprawiającego protokół kwalifikacyjny.

§ 13

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)

1. Alza Cargo nie jest Podmiotem Odpowiedzialnym za Utrzymanie wagonów (ECM).
2. Przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).
3. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) zapewnia jego utrzymanie w sposób gwarantujący bezpieczną eksploatację zgodną z dokumentacją systemu utrzymania pojazdu kolejowego, warunkami technicznymi eksploatacji pojazdów kolejowych, określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 20 oraz w TSI.
4. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) powinien zapewnić utrzymanie pojazdu kolejowego sam lub przy współudziale innych podmiotów zajmujących się utrzymaniem pojazdów kolejowych, z którymi ma zawartą umowę.
5. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz podmioty zajmujące się utrzymaniem wagonów towarowych, wykonujące w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określoną w art. 4 ust. 1 lit. b–d rozporządzenia (UE) 2019/779.
6. Czynności utrzymaniowe wagonu od poziomu P2 – P5, w całym cyklu życia powinny być

prowadzone w uzgodnieniu i pod nadzorem z ECM, zapewnia to kontrolę ryzyka technicznego oraz spełnienie wymagań dla ECM pod kątem odpowiedzialności za proces utrzymania wagonu.

Wykaz zmian:

[illegible]

Instrukcja

dla maszynisty pojazdu trakcyjnego

ALZA – T1

Zaświadczenie:

Instrukcja nadaje się do stosowania w zakresie zapewnienia warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury i eksploatacji pojazdów kolejowych, zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

.....
(Data i podpis zatwierdzającego)

Spis treści

Rozdział I.....	4
CZEŚĆ OGÓLNA.....	4
§ 1 Podstawy prawne	4
§ 2 Podstawowe pojęcia.....	4
§ 3 Przedmiot i cel oraz zakres obowiązywania instrukcji	6
§ 4 Obowiązujące przepisy i instrukcje	6
§ 5 Odpowiedzialność maszynisty	7
§ 6 Zależność pracownicza maszynisty	7
§ 7 Zakres pracy i obowiązki maszynisty	8
§ 8 Znajomość szlaku i warunków miejscowych na bocznicach	9
§ 9 Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym	10
Rozdział II	11
OBOWIĄZKI MASZYNISTY W CZASIE ZMIANY ROBOCZEJ.....	11
§ 10 Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy.....	11
§ 11 Dojazd lokomotywy do pociągu	12
§ 12 Przygotowanie pociągu do jazdy	12
§ 13 Rozruch pociągu	13
§ 14 Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem	13
§ 15 Przeszkody w ruchu pociągów.....	15
§ 16 Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy manewrowe.....	16
§ 17 Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki”	16
§ 18 Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy.....	17
Rozdział III.....	18
WYDARZENIA W CZASIE WYKONYWANIA PRACY	18
§ 19 Pożar lokomotywy	18
§ 20 Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej	19
§ 21 Postępowanie maszynisty w razie wypadku kolejowego	20
§ 22 Uszkodzenia w układach hamulcowych i zasilanych sprężonym powietrzem	21
§ 23 Uszkodzenie części biegowych lokomotywy.....	21
§ 24 Uszkodzenie urządzeń na dachu lokomotywy elektrycznej.....	22
§ 25 Uszkodzenie prędkościomierzy	22
§ 26 Uszkodzenie syreny	22
§ 27 Uszkodzenie maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego	23
§ 28 Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdu pociągu.....	23
§ 29 Postępowanie w przypadku wykrycia przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi, nacisku liniowego (na 1 metr bieżący toru) - nierówności rozmieszczenia przesyłki	23
§ 30 Obsługa pojazdu trakcyjnego w okresie zimy	24
Rozdział IV.....	26
OBSŁUGA RADIOTELEFONU PRZEZ MASZYNISTĘ W SIECI RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ	26
§ 31 Postanowienia ogólne	26
§ 32 Sieć radiołączności pociągowej	26
§ 33 Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych	27
§ 34 Nawiązywanie łączności między maszynistą i dyżurnym ruchu	28
§ 35 Nawiązywanie łączności między maszynistami	28
§ 36 Radiotelefoniczny system alarmowy	29
§ 37 Wykorzystywanie radiołączności pociągowej	30
§ 38 Wymiana informacji pomiędzy maszynistą i dyżurnym ruchu	30
§ 39 Wymiana informacji pomiędzy maszynistami lokomotyw będących na szlaku.....	31

Rozdział V	32
BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY PRZY OBSŁUDZE POJAZDÓW KOLEJOWYCH	
§ 40 Cel, zakres i przeznaczenie	32
§ 41 Zasady ogólne i przepisy porządkowe	32
§ 42 Bezpieczne przygotowanie lokomotywy do pracy	35
§ 43 Bezpieczeństwo prac podczas przygotowania pociągu do odjazdu	36
§ 44 Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy	36
§ 45 Bezpieczeństwo podczas wykonywania oględzin technicznych pociągu oraz próby hamulców	37
§ 46 Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas prowadzenia pociągu lub wykonywania manewrów z ładunkami niebezpiecznymi	37
§ 47 Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas kończenia pracy	38
§ 48 Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa w przypadku uszkodzenia urządzeń na dachu lokomotywy elektrycznej	38
§ 49 Bezpieczeństwo podczas usuwania uszkodzeń w urządzeniach elektrycznych lokomotywy	39
§ 50 Środki bezpieczeństwa w czasie prac naprawczych pod taborem	40
§ 51 Postępowanie w czasie pożaru	40
§ 52 Pierwsza pomoc w przypadkach porażenia prądem	41
§ 53 Uwolnienie porażonego spod działania prądu elektrycznego	42
§ 54 Pierwsza pomoc przy porażeniu prądem elektrycznym	42
§ 55 Zasady stosowania zabiegu sztucznego oddychania	42
§ 56 Pierwsza pomoc w innych wypadkach	44
§ 57 Korzystanie z telefonów komórkowych i urządzeń elektronicznych	47
 Rozdział VI	 48
ZAŁĄCZNIKI	48

Rozdział I

CZĘŚĆ OGÓLNA

§ 1

Podstawy prawne

Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego elektrycznego i spalinowego ALZA CARGO – T1 została opracowana na podstawie następujących przepisów:

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym z obowiązującymi aktami wykonawczymi.
Procedura ACB.06.00. Identyfikacja wymagań prawnych

§ 2

Podstawowe pojęcia

Podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji:

1. **Maszynista pojazdu trakcyjnego:** rozumie się przez to maszynistę lokomotyw spalinowej lub elektrycznej, który posiada kwalifikacje i wymogi zdrowotne określone w aktualnych przepisach prawnych.
2. **Prowadzący pojazdy wyłącznie w obrębie bocznic:** rozumie się maszynistę uprawnionego do prowadzenia pojazdów kolejowych wyłącznie w obrębie bocznic na podstawie ważnego prawa kierowania, który posiada kwalifikacje i wymogi zdrowotne określone w aktualnych przepisach prawnych.
3. **Drużyna trakcyjna:** rozumie się obsadę pojazdu trakcyjnego jednoosobowej lub dwuosobowej,
4. **GSM-R** System cyfrowy zapewniający cyfrową jakość połączenia maszynistów i dyżurnych.
5. **ETCS – europejski system sterowania pociągami**
6. **Pojazd trakcyjny:** należy rozumieć pojazd kolejowy z własnym napędem, w tym przypadku lokomotywę spalinową lub elektryczną,
7. **Pojazd (Lokomotywa) prowadząca:** należy rozumieć pierwszy pojazd trakcyjny patrząc w kierunku jazdy pociągu,
8. **Książka pokładowa pojazdu kolejowego:** należy rozumieć książkę pokładową z napędem według obowiązującego wzoru, która powinna znajdować się na lokomotywie, dopuszcza się formę elektroniczną
9. **Lokomotywa przyprzęgowa:** należy rozumieć lokomotywę wpiętą do składu pociągu bezpośrednio za lokomotywą prowadzącą,
10. **Pociąg:** skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych, sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym, albo pojazd trakcyjny - sygnalizowany i przygotowany do odjazdu lub znajdujący się w drodze
11. **Sygnal REC** - wywołanie alarmowe w GSM-R.
12. **Trakcja wielokrotna:** połączenie ze sobą na sprzęg mechaniczny ,pneumatyczny oraz sterowniczy pojedyncze pojazdy trakcyjne, przez co uzyskuje się możliwość obsługi tych pojazdów z jednego stanowiska sterowniczego przez jedną drużynę trakcyjną
13. **Manewry:** to wszystkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach ,z wyjątkiem wjazdu ,wyjazdu i przejazdu pociągu
14. **przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;

15. **Pouczenia okresowe:** forma doskonalenia zawodowego organizowanego cyklicznie dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego przeprowadzone przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacyjne i doświadczenie
16. **Urządzenia bezpieczeństwa pociągu** (pojazdu): urządzenia zamontowane na pojeździe trakcyjnym zwiększając bezpieczeństwo jazdy. Należą do nich : SHP-samoczynnego hamowania pociągu, CA – czuwak aktywny (czuwak pasywny), system zdalnego zatrzymania -Radiostop, ETCS
17. **wypadek** - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
18. **Wydarzenie kolejowe:** każda niepożądana sytuacja zaistniała w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu zakłócająca realizację procesu przewozowego, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie pociągu lub zakłócenie pracy manewrowej
19. **Dyspozytor:** pracownik bieżącego nadzoru przewoźnika regulujący całokształt pracy przewozowej
20. **Ogłoszenia:** należy rozumieć polecenia, zarządzenia, decyzje, obwieszczenia ,biuletyny i inne informacje podawane do wiadomości drużynom trakcyjnym w sposób przyjęty o Alza Cargo
21. **System zarządzania bezpieczeństwem** – organizacja, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem;
22. **Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym:** to właściwy jej styl i sposób działania całej organizacji i wszystkich osób przez nią zatrudnionych, którego celem jest uczynienie bezpieczeństwa priorytetem organizacji
23. **Dwuosobowa drużyna trakcyjna:**
 - a. W skład dwuosobowej drużyny trakcyjnej wchodzi dwóch maszynistów albo maszynista i 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 wykonania hamowania nagłego, z zastrzeżeniem ust. b i c.
 - b. Dwuosobowa drużyna trakcyjna pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku może być ustalona zgodnie z ust. 22a albo składać się z maszynisty i pracownika zatrudnionego na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z wyłączeniem pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych. Pracownik ten powinien posiadać udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego.
 - c. Do zadań pracownika, o którym mowa w ust. 22b, należy wspomaganie maszynisty obsługującego pojazd kolejowy w zakresie obserwacji szlaku oraz informowanie maszynisty o zauważonych zagrożeniach.

23. Jednoosobowa obsługa trakcyjna - stosuje się :

- 1) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nie przekraczającą 130km/h i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi w przynajmniej w jeden rodzaj sprawnych urządzeń kontrolujących czujność prowadzącego pojazd kolejowy oraz sprawne urządzenia radiołączności pociągowej, przy czym jeżeli urządzenia kontrolujące czujność prowadzącego pojazd kolejowy w pojeździe trakcyjnym nie wymagają współpracy z urządzeniami przytorowymi, jednoosobową obsługę można stosować także na liniach niewyposażonych w te urządzenia, Przepis ust. 3 pkt 1 nie dotyczy pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku.
- 2) podczas manewrów w miejscach, w których pozwala na to regulamin techniczny stacji bądź regulamin pracy bocznic kolejowej,
- 3) na lokomotywach jednokabinowych wyposażonych w system monitoringu wspomagający maszynistę w obserwacji przedpola jazdy.

§ 3

Przedmiot i cel oraz zakres obowiązywania instrukcji

1. Instrukcja niniejsza określa podstawowe pojęcia związane z pracą oraz z obowiązkami maszynisty pojazdu trakcyjnego.
2. Instrukcja niniejsza ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialności maszynisty pojazdu trakcyjnego Alza Cargo.

§ 4

Obowiązujące przepisy i instrukcje

1. Maszynista obowiązany jest znać i stosować w całości:
 - 1) niniejszą instrukcję,
 - 2) instrukcję sygnalizacji zarządcy infrastruktury (na infrastrukturze którego Alza Cargo prowadzi swoją działalność), na PKP PLK jest to instrukcja Ie-1 (E-1),
1. Niżej wymienione instrukcje i przepisy maszynista obowiązany jest znać w częściach dotyczących pracy maszynisty :
 - 1) instrukcję zarządcy infrastruktury (na infrastrukturze którego Alza Cargo prowadzi swoją działalność) o prowadzeniu ruchu pociągów, na PKP PLK S.A. jest to instrukcja Ir-1 (R-1), Ir-1 A, Ir-1 B.
 - 2) instrukcję zarządcy infrastruktury (na infrastrukturze którego Alza Cargo prowadzi swoją działalność) o radiołączności pociągowej, na PKP PLK S.A. jest to instrukcja Ir-5 (R-12),
 - 3) Instrukcję Alza Cargo – W2 Instrukcja obsługi i utrzymania hamulców taboru kolejowego,
 - 4) Instrukcję Alza Cargo – T1 Instrukcja dla rewidenta taboru kolejowego,
 - 5) Instrukcję Alza Cargo – R1 Instrukcja o technice i organizacji pracy manewrowej oraz zasadach właściwego zestawienia pociągów,
 - 6) Instrukcję Alza Cargo – R5 Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej.
 - 7) ALZA - R3 Instrukcja o zasadach postępowania podczas przewozu przesyłek nadzwyczajnych
 - 8) ALZA - R4 Instrukcja o przewozie towarów niebezpiecznych koleją
 - 9) ALZA - R2 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

2. Maszynista obowiązany jest znać i stosować przepisy bhp w zakresie wykonanej przez niego pracy.
3. Maszynista ma stosować się do normy czasu pracy obowiązującej na zasadach określonych w kodeksie pracy.
4. Maszynista powinien znać i stosować postanowienia w/w i wszelkich innych przepisów, instrukcji i regulaminów związanych z jego pracą, przekazanych w sposób przyjęty w spółce.
5. W/w przepisy i instrukcje zapewnia pracownikowi pracodawca.

§ 5

Odpowiedzialność maszynisty

1. Maszynista odpowiedzialny jest za prawidłową obsługę przydzielonej lokomotywy gwarantującą bezpieczeństwo ruchu kolejowego, rozkładowy czas jazdy pociągu, bezpieczne wykonywanie pracy manewrowej oraz za:
 - 1) prawidłową eksploatację przydzielonej lokomotywy wraz ze znajdującymi się na niej urządzeniami i wyposażeniem,
 - 2) oszczędną gospodarkę paliwową i materiałami smarnymi,
 - 3) prawidłowe wypełnianie i właściwe dokonywanie zapisów w wymaganych dokumentach,
 - 4) sprawdzenie zgodności i poprawności dokumentacji pociągowej,
 - 5) w każdym przypadku prawidłowe połączenie pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu i za otwarcie kurków końcowych przewodu hamulcowego między lokomotywą a składem wagonów,
 - 6) właściwe stosowanie obowiązujących go postanowień przepisów, instrukcji i procedur,
 - 7) prawidłowe wypełnianie i dokonywanie zapisów w dokumentach,
 - 8) przestrzeganie zasad i przepisów bezpieczeństwa pracy i ppoż.,

§ 6

Zależność pracownicza maszynisty

1. Pod względem organizacji ruchu kolejowego i nadzoru pracy oraz eksploatacji technicznej lokomotywy maszynista podlega dyspozytorowi oraz osobie kierującej pracą Działu Przewozów.
2. Maszynista podczas obsługi pociągu w sprawach związanych z ruchem pociągu podlega dyżurnemu ruchu zarządcy infrastruktury (linii kolejowej).
3. W zakresie pracy w czasie wykonywania manewrów na bocznicy, maszynista bezpośrednio podlega kierownikowi manewrów.
4. Podczas wykonywania pracy maszynista stosuje się do poleceń wydawanych przez pracowników sprawujących nadzór i szkolenie maszynistów, w zakresie prawidłowej obsługi taboru, sposobu prowadzenia pociągu, wykonywania pracy manewrowej i przestrzegania dyscypliny pracy.
5. Dwuosobową drużynę trakcyjną stanowią: dwaj maszyniści, dopuszcza się możliwość obsadzenia drugiego pracownika zgodnie z §2 pkt. 22. W zakresie świadczenia pracy bieżący nadzór nad pracą drugiej osoby z drużyny sprawuje maszynista wpisany w karcie pracy jako prowadzący pojazd trakcyjny.
6. Maszyniście bezpośrednio podlega kandydat na maszynistę oraz inni przydzieleni pracownicy.

§ 7

Zakres pracy i obowiązki maszynisty

1. Podstawowym zadaniem maszynisty podczas pracy pociągowej i poza pociągowej jest właściwa obsługa przydzielonego pojazdu trakcyjnego.
2. Maszynista obowiązany jest znać, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami, budowę i zasady obsługi typów (serii) pojazdów trakcyjnych, jakie zostały mu przydzielone do obsługi.
3. Podczas zmiany roboczej maszynista obowiązany jest przestrzegać i stosować się do obowiązującego go przepisów wewnętrznych Alza Cargo.
4. W szczególności do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) w określonych sytuacjach pełnienie obowiązków kierownika pociągu, (prawidłowe przyjęcie przesyłki zgodnie z dokumentacją handlową oraz nadzór nad właściwym wypełnianiem wykazów wagonów przez rewidentów wagonów)
 - 2) wykonywanie poleceń kierującego manewrami dotyczących sposobu prawidłowego wykonywania pracy i obsługi taboru,
 - 3) przestrzeganie postanowień przepisów i instrukcji w tym w szczególności zasad BHP i bezpieczeństwa osobistego,
 - 4) przygotowanie lokomotywy do pracy we właściwym stanie technicznym i wymaganym wyposażeniem,
 - 5) dokonanie sprawdzenia poprawności oraz zgodności dokumentacji pociągowej dla realizowanego przejazdu,
 - 6) obsługa silnika spalinowego lokomotywy oraz utrzymanie w czystości kabiny, w tym szyb i reflektorów, przedziału maszynowego, innych zespołów, urządzeń sygnałowych i narzędzi znajdujących się na lokomotywie,
 - 7) wykonywanie czynności związanych z oceną prawidłowego stanu technicznego lokomotywy przez odjazdem.
 - 8) bezpieczne usuwanie drobnych usterek na lokomotywie, pod nadzorem przedstawiciela Działu Taboru i ECM.
 - 9) obserwacja prawidłowości pracy urządzeń, zgłaszanie wszelkich usterek i trudności zwierzchnikowi,
 - 10) poddawanie się doraźnym kontrolom dokonywanym przez uprawnione osoby.
5. Ponadto do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) prawidłowe, zgodne ze stanem faktycznym wypełnianie dokumentów związanych z wykonywaną pracą,
 - 2) fachowe i zwięzłe odpisywanie w książkach pokładowych pojazdu z napędem stanu technicznego oraz ewentualne nieprawidłowości w pracy lokomotywy,
 - 3) poddawanie się doskonaleniu zawodowemu w formie uczęszczania na pouczenia okresowe, poddawanie się okresowym badaniom lekarskim oraz składanie wymaganych egzaminów okresowych,
 - 4) Nadzorowanie i kierowanie pracą drugiego maszynisty, pracownika szkolonego na stanowisko maszynisty, lub innego pracownika, który został maszyniście przydzielony.
6. Maszynista wykonując obowiązki służbowe powinien kierować się zasadami rozwoju kultury bezpieczeństwa, w szczególności poprzez:
 - 1) zgłaszanie wszelkich zauważonych sytuacji rodzących lub potencjalnie mogących rodzić możliwość powstania zagrożenia w bezpieczeństwie systemu kolejowego,

2) zgłaszanie innych spostrzeżeń, dzięki którym dojdzie do ograniczenia występowania zdarzeń kolejowych i innych sytuacji mających negatywny wpływ na bezpieczeństwo.

§ 8

Znajomość szlaku i warunków miejscowych na bocznicach

1. Znajomość szlaku polega na znajomości warunków technicznych danej linii lub odcinka linii kolejowej, po której maszynista prowadzi pociąg, a przede wszystkim na znajomości:

- 1) rodzaju blokady liniowej stosowanej na danej linii,
- 2) usytuowania sygnalizatorów,
- 3) usytuowania stacji, torów głównych zasadniczych, głównych dodatkowych, peronów i miejsc zatrzymania pociągu,
- 4) ogólnej orientacji odnośnie usytuowania przejazdów kolejowych leżących w poziomie szyn i sposób ich zabezpieczenia,
- 5) ogólnej orientacji usytuowania mostów, tuneli i innych obiektów oraz profilu linii.

2. Jeżeli maszynista nie posiada znajomości szlaku, po którym ma prowadzić pociąg, powinien postąpić zgodnie z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów właściwego dla danego szlaku Zarządcy Infrastruktury.

3. W przypadkach (np. sytuacje awaryjne, skierowanie pociągu inną trasą niż w wewnętrznym rozkładzie jazdy itp.), gdy maszynista nie posiada znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych, należy przydzielić mu pracownika posiadającego udokumentowaną znajomość tych odcinków, w celu informowania maszynisty w czasie jazdy o warunkach miejscowych na szlakach, stacjach i posterunkach technicznych.

4. W przypadku, gdy maszynista nie posiada znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych i gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znającego obsługiwane odcinki, maszynista może kontynuować jazdę z zachowaniem szczególnych warunków ostrożności, nie przekraczając prędkości jazdy 40 km/h. W tym przypadku maszynista powinien zażądać rozkaz pisemny „O” informujący o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne, odcinki z blokadą samoczynną, miejsca prowadzenia robót itp.). Natomiast w sprawach wymagających dodatkowych wyjaśnień i informacji należy utrzymywać (drogą radiową) łączność z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku.

5. Maszynista nabywa znajomość szlaku po dokonaniu minimum dwóch (liczonych tam i z powrotem) jazd w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego na danym odcinku

Dla potwierdzenia nabycia szlaku, maszynista wypełnia „WYKAZ JAZD W CELU NABYCIA SZLAKU”. Po wykonaniu wymaganej ilości jazd zwraca wykaz uprawnionemu pracownikowi Alza Cargo, który wpisuje nabyty szlak do „REJESTRU ZNAJOMOŚCI LINII KOLEJOWYCH” i do „KARTY ZNAJOMOŚCI SZLAKU”.

6. Znajomość szlaku traci się co 3 lata, a także po każdej nieobecności przekraczającej okres 1 roku na danej części infrastruktury.

7. W przypadku braku jazd na danej linii (odcinku linii kolejowej) do 3 lat lub nieobecności przekraczającej okres 1 roku na danej części infrastruktury, odzyskanie znajomości szlaku następuje po wykonaniu jednej jazdy w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego.

8. W przypadku kiedy rozkład jazdy na danej linii przewiduje jazdę pociągów tylko w określonej porze doby, np. dziennej, postanowienia pkt. 3 i 4 odnoszą się również do tej pory doby.

9. Do rejestracji znajomości szlaku służy „REJESTR ZNAJOMOŚCI LINII KOLEJOWYCH” oraz „Karta znajomości szlaku” wydawana maszyniście w cyklu rocznym. Wzór karty znajomości szlaku stanowi Załącznik Nr 1 do niniejszej instrukcji.

10. Maszynista odpowiada za prawidłowe i terminowe prowadzenie karty znajomości szlaku.
11. Maszynista powinien z wyprzedzeniem zgłosić zwierzchnikowi termin utraty znajomości szlaku.
12. Maszynista wykonujący pracę na bocznicie zobowiązany jest znać jej warunki miejscowe.
13. Znajomość warunków technicznych bocznic polega przede wszystkim na znajomości:
 - 1) usytuowania torów oraz ich profili,
 - 2) usytuowania sygnalizatorów i wskaźników,
 - 3) ogólnej orientacji odnośnie usytuowania: punktu zdawczo-odbiorczego, punktów oraz urządzeń za i wyładunkowych, ramp i magazynów, punktu do tankowania lokomotywy, innych obiektów budowlanych,
 - 4) przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść leżących w poziomie szyn oraz sposób ich zabezpieczenia,
14. Nowo przyjęty maszynista, lub po dłuższej przerwie w wykonywaniu pracy (ponad 6 miesięcy), musi być przeszkolony praktycznie ze znajomości warunków miejscowych bocznic – autoryzacja. Dopuszczenie do samodzielnej pracy odbywa się po sprawdzeniu umiejętności z obsługi lokomotywy i znajomości warunków miejscowych przez zwierzchnika (maszynista instruktor lub inny uprawniony pracownik).

§ 9

Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym

1. Maszynista powinien przewozić w pojeździe trakcyjnym tylko przedmioty niezbędne do świadczenia pracy.
2. Wstęp i prawo przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego, poza drużyną trakcyjną posiadają następujące osoby:
 - 1) pracownicy rewizji technicznej taboru,
 - 2) drużyna trakcyjna Alza Cargo udająca się do pracy lub powracająca z niej,
 - 3) maszynista jadący na zapoznanie szlaku,
 - 4) pracownicy drużyn manewrowych w rejonie wykonywanej pracy,
 - 5) upoważnieni pracownicy nadzoru Alza Cargo,
 - 6) przedstawiciele organów kontrolnych (UTK, zarządca infrastruktury),
 - 7) osoby, których przejazd regulują inne postanowienia, np. umowy z zarządcą infrastruktury,
 - 8) kandydaci na maszynistę,
 - 9) inne osoby posiadające pisemne upoważnienie Prezesa Zarządu Alza Cargo.
3. W kabinie maszynisty lokomotywy nie może się znajdować jednocześnie więcej niż cztery osoby łącznie z obsługą tej lokomotywy.
4. Osobom jadącym w kabinie maszynisty nie wolno utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego. W przeciwnym wypadku maszynista ma prawo zażądać opuszczenia kabiny.
5. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone z wyjątkiemjazd odbywających się na specjalnych zasadach, takich jak: próbnych, doświadczalnych, konwojowanych, itp.
6. Maszynista ma obowiązek zażądać od osób uprawnionych, jadących w kabinie:
 - 1) dokumentu uprawniającego do wstępu i prawa przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego,
 - 2) dokonania w książce pokładowej pojazdu adnotacji o jeździe tych osób.

Rozdział II

OBOWIĄZKI MASZYNISTY W CZASIE ZMIANY ROBOCZEJ

§ 10

Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy

1. Maszynista obowiązany jest zgłosić się do zmiany roboczej w wyznaczonym miejscu i czasie. Przełożony może polecić maszyniście świadczenie pracy w dodatkowej zmianie roboczej ponad wymiar ustalony wcześniej w indywidualnym rozkładzie czasu pracy pracownika w przyjętym okresie rozliczeniowym.
2. Jeżeli maszynista nie może stawić się do pracy, jest on zobowiązany niezwłocznie dowodnie zawiadomić o tym dyspozytora lub zwierzchnika z możliwie jak najszybszym wyprzedzeniem.
3. Maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych czynności, w ramach profilaktyki i kultury bezpieczeństwa poddać się kontroli w tym zakresie.
4. Podczas rozpoczynania zmiany roboczej maszynista obowiązany jest:
 - 1) zgłosić swoje przybycie dyspozytorowi,
 - 2) pobrać od dyspozytora numer karty pracy oraz ustalić czas, miejsce i szczegółowy zakres wykonywanych zadań służbowych,
 - 3) zapoznać się z wydanymi ogłoszeniami, poprawkami do rozkładu jazdy i Wykazu Ostrzeżeń Stałych,
 - 4) sprawdzić w książce pokładowej zapisy potwierdzające wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność ostatniego przeglądu utrzymaniowego (w przypadku stwierdzenia, że odpisane naprawy nie zostały wykonane, należy wpisać je ponownie do książki pokładowej, a następnie powiadomić o tym dyspozytora),
 - 5) w miejscach dostępnych lokomotywy dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych i wewnętrznych celem wykrycia ewentualnych uszkodzeń lub braków,
 - 6) na lokomotywie, w zależności od rodzaju traktacji, sprawdzić:
 - a) ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - b) ilość paliwa w zbiornikach,
 - c) prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,
 - d) poziom oleju w dostępnych układach i podzespołach lokomotywy,
 - e) czy urządzenia bezpieczeństwa (czuwak, SHP, radio-stop, ETCS) są sprawne i zaplombowane,
 - f) stan wyposażenia pojazdu trakcyjnego (narzędzia, oleje, paliwa, sprzęt przeciwpożarowy, itp.) oraz terminy jego ważności (w przypadku wyznaczenia lokomotywy do pociągu lub manewrów z ładunkami niebezpiecznymi upewnić się, że na lokomotywie znajduje się sprzęt ochrony osobistej,
 - g) taśmę w prędkościomierzu i w razie potrzeby założyć nową, sprawdzić stan pamięci w prędkościomierzu elektronicznym, skontrolować ustawienia czasu pod względem synchronizacji z czasem rzeczywistym.
 - h) czy lokomotywa jest wyposażona w ważne przywrócenie do eksploatacji lub stosowny wpis w książce pokładowej pojazdu
 - i) na lokomotywach wyposażonych w podgrzewacz cieczy chłodzącej, zawsze dokonywać wstępnego podgrzania czynnika chłodzącego do temp. min. 30 st. C. przed uruchomieniem silnika spalinowego.
 - 7) uruchomić lokomotywę i sprawdzić:

- a) wzrokowo i słuchowo jej pracę,
 - b) sygnalizowanie pojazdu i sygnały dźwiękowe,
 - c) działanie urządzeń grzewczych lokomotywy,
- 8) sprawdzić działanie: radiołączości, Radio-stopu (wykonać test), urządzeń czujności maszynisty, sprawdzić czy następuje wdrożenie nagłego hamowania po teście radiostopu oraz zakleszczeniu przycisku czujności, a fakt sprawdzenia odpisać w książce pokładowej lub sprawdzić działanie ETCS (jeśli dotyczy);
- 9) Sprawdzić działanie głównego zaworu maszynisty w poszczególnych położeniach oraz dodatkowego zaworu maszynisty.
- a) po uprzednim zabezpieczeniu lokomotywy, przeprowadzić próby hamulca na pojeździe tj. próbę hamulca zespolonego, dodatkowego oraz postojowego. Fakt wykonania próby hamulców należy odnotować w „KSIĄŻCE POKŁADOWEJ POJAZDU Z NAPĘDEM”.
- 10) w miarę możliwości wzrokowa ocena stanu maźnic (podczas przyjęcia lokomotywy, na stacjach pośrednich z postojem oraz na stacji końcowej biegu pociągu),
- 11) sprawdzenie poprawności dokumentacji pociągowej (w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości należy powiadomić dyspozytora oraz w miarę możliwości dokonać poprawy/korekty).
5. Przed uruchomieniem jazdy sprawdzić, czy hamulce ręczne lub postojowe na lokomotywie są odhamowane.
6. W trakcie pracy maszynisty w obsadzie dwuosobowej, wymienione powyżej czynności maszynista wykonuje wspólnie z drugim pracownikiem uprawnionym.
7. W wyznaczonym czasie i miejscu zgłosić lokomotywę do pracy.

§ 11

Dojazd lokomotywy do pociągu

1. Obowiązki maszynisty przy dojeżdżaniu do składu pociągu lub składu manewrowego na boczniczy:
 - 1) na dojazd do składu pociągu lub grupy wagonów maszynista musi otrzymać zgodę uprawnionego pracownika,
 - 2) dojazd do składu pociągu lub wagonów może nastąpić z prędkością nie przekraczającą 3 km/h (pojazdem dwukabinowym z kabiny czołowej w kierunku jazdy), po uprzednim zatrzymaniu pojazdu w odległości około 5m od składu i przygotowaniu sprzęgu, przewodu głównego hamulcowego i zasilającego zgodnie z postanowieniami Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego **W-2** ,
 - 3) ręczne połączenie lokomotywy ze składem pociągu lub składem manewrowym może nastąpić wyłącznie podczas postoju taboru,
 - 4) po połączeniu lokomotywy z pociągiem, maszynista ma obowiązek sprawdzić prawidłowość wykonanego połączenia.
 - 5) dojazd do składu pociągu lokomotywą elektryczną jednosystemową winien odbywać się przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu.

§ 12

Przygotowanie pociągu do jazdy

1. Do obowiązków maszynisty przy przygotowaniu pociągu do jazdy należy:
 - 1) wykonać właściwą próbę hamulców pociągu zgodnie z postanowieniami Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego **W-2**,
 - 2) właściwie osygnalizowanie czoła oraz końca pociągu,

1. osygnalizowanie końca pociągu towarowego, należy to do obowiązków drużyny trakcyjnej, natomiast podczas próby hamulców osygnalizowanie należy do obowiązków rewidenta przeprowadzającego próbę i oględziny techniczne wagonów. Ściągnięcie sygnałów końca pociągu po przyjeździe do stacji docelowej należy do obowiązków drużyny trakcyjnej.
- 3) zgłoszenie dyżurnemu ruchu za pomocą radiotelefonu gotowości pociągu do odjazdu.
2. Odjazd pociągu może nastąpić po otrzymaniu właściwych dokumentów pociągowych (wykaz wagonów w składzie pociągu i karta próby hamulca) oraz zezwolenia na jazdę.

§ 13

Rozruch pociągu

1. Rozruch pociągu należy przeprowadzać w sposób nie powodujący szarpań lub utraty przyczepności kół napędowych, nie powodujący zadziałania urządzeń zabezpieczających.
2. W ruchu towarowym w czasie rozruchu, jeżeli istnieje uzasadniona obawa wystąpienia utraty przyczepności kół należy:
 - 1) uruchomić piasecznicę przed każdym przestawieniem nastawnika jazdy w dalsze położenie (podczas przejazdu po zwrotnicach nie należy używać piasku),
 - 2) stosować przyhamowania kół napędnych oraz układ kompensacji obciążenia osi (jeżeli pojazd jest wyposażony).
3. Jeżeli prąd rozruchu wzrasta do wielkości zagrażającej utratą przyczepności kół względnie mogącej spowodować zadziałanie przekładników ochronnych, a skład pociągu nie rusza, należy:
 - 1) w stacji zażądać przeprowadzenia próby hamulców,
 - 2) na szlaku przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej wykonać hamowanie pełne, a następnie popęłnić przewód główny hamulca. Jeżeli po tym nie nastąpiło wyluzowanie podwyższyć za pomocą regulatora ciśnienie w przewodzie głównym hamulca o 0,02 MPa (a następnie powoli obniżyć je do normalnej wartości). Jeżeli po tym również nie nastąpiło wyluzowanie zażądać pomocy.
 - 3) na szlaku przy dwuosobowej obsłudze trakcyjnej sprawdzić działanie hamulców we własnym zakresie.
4. Jeżeli zachodzi konieczność zatrzymania ciężkiego pociągu towarowego należy zatrzymać go w miejscu ułatwiającym późniejszy rozruch, mając jednak na uwadze widoczność podawanych dla pociągu sygnałów. Nie dotyczy to konieczności nagłego zatrzymania pociągu
5. Na lokomotywach elektrycznych z rozruchem oporowym, rozruch pociągu należy przeprowadzić przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu i należy dążyć do szybkiego uzyskania jazdy bez oporowej.

§ 14

Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem

1. Po uruchomieniu pociągu maszynista sprawdza działanie urządzeń hamulcowych poprzez wykonanie hamowania kontrolnego zgodnie z postanowieniami Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego **W-2**,
2. W czasie jazdy maszynista obowiązany jest:
 - 1) bacznie obserwować sygnały, ściśle stosować się do nich oraz zwracać uwagę na prowadzony pociąg. Przy mijaniu posterunków ruchu i strażnic przejazdowych powinien uważać, czy ich obsługa nie podaje sygnałów, a w przypadku podawania stosować się do nich,
 - 2) podczas przejazdu w obrębie stacji obserwować drogę przebiegu,

3) obserwować stan toru oraz sieci trakcyjnej na torze, po którym prowadzi pociąg i w miarę możliwości na torach sąsiednich, a w razie zauważenia jakichkolwiek niewłaściwości zgłosić najbliższemu posterunkowi ruchu,

4) prowadzić pociąg zgodnie ze służbowym rozkładem jazdy, dodatkami do niego i otrzymanymi rozkazami pisemnymi. W żadnym jednak przypadku nie może przekraczać prędkości konstrukcyjnej pojazdu trakcyjnego i prędkości wskazanej w służbowym rozkładzie jazdy.

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

4. Maszynista ma obowiązek prowadzić pociągi energooszczędnie.

5. Na stacjach maszynista powinien zatrzymywać pociąg w ściśle określonym miejscu.

6. Maszynista obowiązany jest zmniejszyć natężenie światła reflektorów w następujących okolicznościach:

1) podczas postoju pociągu w obrębie stacji,

2) przy mijaniu pociągów i pojazdów trakcyjnych jadących z przeciwnego kierunku,

3) podczas jazdy na szlakach położonych równolegle lub pod kątem ostrym w bliskiej odległości od dróg kołowych przy mijaniu się z pojazdami drogowymi,

4) w innych okolicznościach, w których zredukowanie natężenia światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy,

7. W przypadku zauważenia pożaru pociągu lub innego pojazdu szynowego zauważonego na torach sąsiednich maszynista obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu oraz w miarę możliwości jego drużynę pociągową podając lokalizację zauważonego pożaru.

8. O powstaniu pożaru w pociągu należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy.

9. W przypadku zauważenia pożaru lasu, skarpy, zabudowań, podkładów itp, maszynista obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu podając lokalizację pożaru.

10. 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.

11. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń sygnalizacyjnych obowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu ostatniego miniętego lub najbliższego posterunku ruchu.

12. Zabrania się wyłączania podczas jazdy w czynnych kabinach maszynisty pojazdów trakcyjnych sprawnych urządzeń SHP, czuwaka aktywnego i radiołączności pociągowej. Urządzenia radiołączności na pojeździe trakcyjnym powinny być ustawione na właściwy dla danego rejonu kanał pracy radiotelefonu.

13. Jeżeli przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej podczas jazdy pociągu lub luzem nastąpi uszkodzenie wszystkich wymaganych urządzeń tj. kontroli prowadzenia pociągu (SHP, CA, KHP itp.), lub radiołączności pociągowej - maszynista ma obowiązek zatrzymać pociąg lub pojazd i fakt ten odnotować w książce pokładowej pojazdu trakcyjnego, a następnie dojechać tylko do najbliższej stacji z zachowaniem szczególnej ostrożności.

W przypadku uszkodzenia wszystkich urządzeń czujności (SHP,CA, ETCS) dalsza jazda pociągiem możliwa jest tylko i wyłącznie do najbliższej stacji.

W przypadku uszkodzenia jednego z urządzeń czujności SHP lub CA, gdy sprawny jest radiotelefon, maszynista może prowadzić pociąg wyłącznie w obsadzie dwuosobowej.

W przypadku uszkodzenia urządzeń czujności (ETCS) dalsza jazda pociągiem możliwa jest tylko i wyłącznie przy czynnych systemach (SHP, CA).

Fakt uszkodzenia jednego z urządzeń czujności należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.

14. W przypadku przyjmowania do pracy pojazdu trakcyjnego na stacjach pośrednich i stwierdzeniu faktu braku plomb na zaworach urządzeń czujności (odłączenie w przypadku holowania pojazdu) – maszynista odpisuje ten fakt w książce pokładowej pojazdu z napędem „ urządzenia czujności sprawne – niezaplombowane). Po powrocie do zakładu zgłasza potrzebę zaplombowania urządzeń czujności.

15. W przypadku uszkodzenia radiotelefonu powiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej stacji i postępować wg. jego wskazań.

16. Dla uniknięcia wypadków uszkodzeń odbieraków prądu bądź przeniesienia napięcia na uszynioną sieć trakcyjną lokomotywy elektryczne w czasie przeciągania ich przez odcinki linii bez napięcia w sieci trakcyjnej muszą mieć opuszczone odbieraki prądu przez cały czas przejazdu.

17. W przypadku jazdy dwóch lub więcej czynnych lokomotyw elektrycznych spiętych razem nie może być podniesionych więcej niż trzy odbieraki prądu.

18. Podczas jazdy na lokomotywie muszą być załączone i pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.

19. Jeżeli lokomotywa wyposażona jest w system sterowania i diagnostyki pokładowej, należy zwracać uwagę na wyświetlane komunikaty i stosować się do nich.

20. Po zakończeniu jazdy pociągiem przed odczepieniem lokomotywy maszynista obowiązany jest zahamować pociąg hamulcem zespolonym, postępując zgodnie z postanowieniami Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego **W-2** i regulaminu technicznego stacji.

§ 15

Przeszkody w ruchu pociągów

1. Maszynista obowiązany jest niezwłocznie rozpocząć hamowanie w celu zatrzymania pociągu w następujących przypadkach:

- 1) uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w sposób uniemożliwiający jego dalszą jazdę,
- 2) na sygnał „Stój” podawany jakimkolwiek sposobem, (trzy krótkie szybko po sobie następujące tony gwizdkiem lub trąbką kilkakrotnie powtórzone i jednocześnie zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką, innym przedmiotem lub ręką),
- 3) po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm” (dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny lub gwizdanki lokomotyw),
- 4) jeżeli semafor wskazuje sygnał wątpliwy,
- 5) jeżeli pomimo podawanych sygnałów „Baczność” nie usuwają się z toru ludzie lub zwierzęta,
- 6) dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd,
- 7) uszkodzenia lub braku urządzeń czujności w celu umożliwienia przejścia kierownikowi pociągu ze składu do i z lokomotywy,
- 8) jeżeli na sąsiednim torze zdarzył się wypadek z taborem lub ludźmi, a maszynista nie został o tym powiadomiony. Fakt zaistnienia wyżej wymienionych sytuacji maszynista powinien niezwłocznie zgłosić dyspozytorowi Alza Cargo.

2. W przypadku wystąpienia w prowadzącym pojeździe trakcyjnym usterki niewymagającej natychmiastowego zatrzymania pociągu to maszynista powinien starać się zatrzymać pociąg w miarę możliwości na poziomym profilu toru szczególnie przy prowadzeniu ciężkich pociągów towarowych.

3. W każdym przypadku nieplanowanego zatrzymania pociągu lub lokomotywy luzem na szlaku, maszynista obowiązany jest fakt ten niezwłocznie zgłosić do najbliższego posterunku ruchu.

4. Jeżeli nieplanowane zatrzymanie pociągu spowodowane zostało uszkodzeniem pojazdu trakcyjnego, maszynista obowiązany jest w ciągu 15 minut podjąć decyzję odnośnie możliwości kontynuowania dalszej jazdy, powiadamiając o tym najbliższy posterunek ruchu.

§ 16

Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy manewrowej

1. Zakres czynności drużyny trakcyjnej przy wykonywaniu pracy manewrowej ustalają postanowienia niniejszej instrukcji, Instrukcji prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, Regulaminu technicznego stacji lub Regulamin pracy bocznicy.
2. W czasie prowadzenia manewrów na bocznicy maszynista powinien zwracać szczególną uwagę na bezpieczeństwo osób zatrudnionych przy manewrach oraz osób postronnych,
3. Prędkość jazdy na bocznicach określają właściwe Regulaminy pracy.
4. W czasie jazdy maszynista obowiązany jest:
 - 1) znać szczegółowo plan pracy i cel każdej jazdy manewrowej,
 - 2) bacznie obserwować drogę przebiegu i podawane sygnały oraz ściśle stosować się do nich,
 - 3) przestrzegać szybkości jazd manewrowych,
 - 4) obserwować pracowników drużyny manewrowej,
5. W czasie manewrów lokomotywą dwukabinową, jazda winna odbywać się zawsze z czołowej kabiny sterowniczej, tj. tej, która jest pierwsza w kierunku jazdy.
6. W czasie wykonywania manewrów w warunkach złej widoczności należy zachować szczególną ostrożność i zmniejszyć szybkość tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
7. Szczególną ostrożność należy zachować również przy wykonywaniu pracy manewrowej na torach, przy których odbywają się prace za i wyładunkowe, place składowe, punkty spustowe oraz przez przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia.
8. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń związanych z ruchem kolejowym maszynista obowiązany jest zgłosić kierującemu manewrami i zwierzchnikowi.
9. Dopuszcza się możliwość opuszczenia lokomotywy przez maszynistę w czasie postoju (brak pracy) za wiedzą i zgodą kierującego manewrami pod warunkiem wyłączenia silnika lokomotywy, zamknięcia jej i zabezpieczeniu przed zbiegnięciem poprzez użycie hamulca ręcznego.

§ 17

Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki”

1. Maszynista przekazujący pojazd następnej drużynie trakcyjnej:
 - 1) dokonuje w książce pokładowej wpisu informacji dotyczących:
 - a) stanu technicznego pojazdu,
 - b) sprawności działania urządzeń SHP, czuwaka aktywnego i radiołączności lub ETCS
 - c) stanu wyposażenia pojazdu.
 - 2) udziela ustnej informacji o stanie technicznym pojazdu.

3) w sytuacji, gdy maszynista zdający nie zna maszynisty przyjmującego, powinien uzgodnić z dyspozytorem Alza Cargo komu przekazuje pojazd i zażądać okazania prawa kierowania przez maszynistę przyjmującego pojazd.

4) Zdać dokumenty pociągowe,

2. Maszynista przyjmujący pojazd trakcyjny obowiązany jest:

1) okazać dokument uprawniający do prowadzenia pociągu (w sytuacji, gdy maszynista zdający nie zna maszynisty przyjmującego),

2) Przejąć dokumenty pociągowe,

3) założyć taśmę w prędkościomierzu,.

4) dokonać wpisu w książce pokładowej o przyjęciu lokomotywy.

3. Jeżeli pozwala na to miejsce i czas postoju lokomotywy, maszynista obejmujący obowiązany jest dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych i wewnętrznych pojazdu i sprawdzenia ważności przeglądu.

4. W przypadku zmiany maszynisty obsługującego pociąg, maszynista przyjmujący obowiązany jest wykonać hamowanie kontrolne po uruchomieniu pociągu.

5. Zdjąć taśmę z prędkościomierza, sprawdzić poprawności zapisu parametrów na taśmie prędkościomierza; w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – należy je odnotowywać w książce pojazdu z napędem i zgłosić Dyspozytorowi Alza Cargo.

6. W przypadku lokomotyw z elektronicznym rejestratorem prędkości, nadzór i archiwizację prowadzi okresowo maszynista instruktor.

§ 18

Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy

1. Podczas kończenia pracy na lokomotywie do obowiązków maszynisty należy:

1) odstawienie pojazdu trakcyjnego na postój w uzgodnione z dyspozytorem Alza Cargo lub/i dyżurny ruchu miejsce,

2) powiadomienie dyspozytora Alza Cargo o miejscu odstawienia/pozostawienia lokomotywy/wagonów,

3) unieruchomienie lokomotywy przez zaciśnięcie hamulca ręcznego lub postojowego ewentualnie zabezpieczenie przed samoczynnym zbiegnięciem, odwodnienie układu pneumatycznego i wyłączenie z pracy wszystkich urządzeń,

4) wyłączenie silnika spalinowego na lokomotywie spalinowej dopiero po uprzednim schłodzeniu do temp. max 60 st. C. 5) odnotowanie w książce pokładowej pojazdu:

a) wszystkie zauważone podczas pracy usterki i uszkodzenia oraz oznaki niewłaściwej pracy pojazdu,
b) stan paliwa i wyposażenia pojazdu,

c) sprawność urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, czuwaka aktywnego, prędkościomierzy oraz radiołączności,

6) zdjąć i opisać taśmę prędkościomierza: wpisać datę i godzinę nr. pociągu, nr. lokomotywy zakończenia zmiany roboczej oraz imię i nazwisko maszynisty, numer wykazu pracy, miejsce rozpoczęcia i zakończenia pracy, zaznaczyć na taśmie hamowania kontrolne.

7) odnotować w książce pokładowej (w odpowiedniej części) usterki, jakie wystąpiły podczas pracy pojazdu trakcyjnego i powiadomić o tym dyspozytora Alza Cargo, jeśli nie był o nich informowany w trakcie ich wystąpienia,

8) o wszystkich wydarzeniach w czasie zmiany roboczej zgłosić dyspozytorowi lub zwierzchnikowi, a niezależnie od tego złożyć pisemny raport,

- 9) najpóźniej w terminie 3 dni od zakończenia służby wysłać pocztą na adres Alza Cargo (data stempla pocztowego) albo przedłożyć osobiście lub za pośrednictwem wypełnioną dokumentację pociągową: dokument rozliczający pracę lokomotywy i drużyny trakcyjnej, opisaną taśmę prędkościomierza, wykorzystane rozkazy pisemne, karty próby hamulca oraz wykazy pojazdów kolejowych w składzie pociągu. W przypadku lokomotyw wyposażonych w elektroniczne rejestratory prędkości z funkcją zapisu danych, odczytu parametrów dokonuje okresowo upoważniony pracownik.
- 10) zapoznać się z wydanymi nowymi dyspozycjami i potwierdzić z dyspozytorem rozpoczęcie następnej zmiany roboczej.
2. W przypadku pracy maszynisty w obsadzie dwuosobowej tj. w/w czynności maszynista wykonuje wspólnie z drugim pracownikiem wg. §2, pkt. 22.
3. Zapisy w książce pokładowej maszynista obowiązany jest potwierdzić czytelnym podpisem lub w przypadku książki elektronicznej własnym identyfikatorem
- a) zdjęcia i opisanie taśmy prędkościomierza: wpisać datę i godzinę zakończenia zmiany roboczej oraz nazwisko maszynisty.

Rozdział III

WYDARZENIA W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

§ 19

Pożar lokomotywy

1. Za przestrzeganie zasad i przepisów bezpieczeństwa przeciwpożarowego każdy pracownik odpowiedzialny jest osobiście.
2. Pracownicy niezależnie od zajmowanego stanowiska i pełnionej funkcji na podstawie ustawy o ochronie przeciwpożarowej zobowiązani są do:
 - 1) zapobiegania powstawaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru,
 - 2) uczestniczenia w szkoleniu z zakresu ochrony przeciwpożarowej,
 - 3) znajomości Regulaminu ochrony przeciwpożarowej,
3. Lokomotywa spalinowa i elektryczna powinna być wyposażona w odpowiednią ilość gaśnic ppoż.
4. Gaśnice ppoż. znajdujące się na lokomotywie powinien być okresowo poddawane legalizacji zgodnie z przepisami przeciwpożarowymi.
5. W przypadku wystąpienia pożaru na lokomotywie należy:
 - 1) podawać sygnał „Pożar”,
 - 2) zatrzymać lokomotywę (pociąg) w odpowiednim miejscu i zabezpieczyć przez zbiegnięciem oraz w miarę możliwości odjechać palącą się lokomotywą od składu pociągu, jeżeli zachodzi obawa, że pożar jest nie do ugaszenia własnymi środkami gaśniczymi i swoim rozmiarem może objąć skład pociągu,
 - 3) wyłączyć lokomotywę spalinową z pracy tj. wyłączyć silnik spalinowy i nastawnik jazdy ustawić w pozycji „0”,
 - 4) zgłosić radiotelefonem (gdy jest czynny) lub innymi dostępnymi środkami do najbliższego posterunku ruchu o pożarze, podając miejsce zatrzymania pojazdu (np. kilometr, tor, lokata słupa

trakcyjnego itp.) oraz zażądać przybycia straży pożarnej a w przypadku linii zelektryfikowanej wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej,

5) odłączyć baterię akumulatorów,

6) zamknąć okna i drzwi na lokomotywie i przystąpić do gaszenia pożaru posiadanymi środkami gaśniczymi. W przypadku uznania przez prowadzącego pojazd użycia gaśnic ręcznych za niecelowe, należy użyć systemu gaśniczego pojazdu – dotyczy wyłącznie pojazdów wyposażonych w systemy gaśnicze.

6. W przypadku zauważenia pożaru w pociągu lub pojazdu kolejowego na sąsiednim torze, maszynista obowiązany jest powiadomić o tym dyżurnego ruchu i w miarę możliwości jego drużynę trakcyjną, podając lokalizację zauważonego pożaru.

7. W przypadku zauważenia pożaru lasu, skarpy zabudowań lub podkładów, maszynista obowiązany jest powiadomić o tym najbliższy posterunek ruchu, podając lokalizację pożaru.

8. W przypadku pożaru pod siecią trakcyjną należy pamiętać o możliwości przepalenia sieci i wystąpienia zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.

9. W przypadku powstania pożaru wagonów na bocznicy maszynista winien odciągnąć palący się tabor w miejsce nieodległe, gdzie możliwe jest przeprowadzenie akcji gaśniczej i przystąpić do gaszenia pożaru dostępnymi środkami gaśniczymi. Powiadomić zwierzchnika i postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

10. Zabrania się gaszenia wodą lub środkami gaśniczymi zawierającymi wodę urządzeń elektrycznych mogących się znajdować pod napięciem. Do gaszenia palących się materiałów pędnych nie należy używać wody.

§ 20

Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. W razie zaniku napięcia w sieci trakcyjnej maszynista obowiązany jest natychmiast ustawić nastawnik jazdy w położenie „0” i wzrokowo obserwować zachowanie się sieci trakcyjnej. Wyłączyć obwody pomocnicze WN, zmniejszyć szybkość do 60 km/h, opuścić odbieraki prądu i jazdę prowadzić z rozbiegu. Po upływie około 1,5 minuty, podnieść ponownie odbieraki prądu i sprawdzić, czy jest napięcie w sieci trakcyjnej.

2. W czasie jazdy z rozbiegu, gdy zachodzi obawa zatrzymania pojazdu trakcyjnego na osygnalizowanym odcinku wskaźnikami We2, należy pojazd zatrzymać odpowiednio wcześniej.

3. W razie stwierdzenia napięcia w sieci trakcyjnej należy kolejno załączyć wyłącznik szybki, obwody pomocnicze WN i obwód główny w celu zlokalizowania ewentualnego zwarcia na pojeździe trakcyjnym.

4. W przypadku chwilowego zaniku napięcia w sieci trakcyjnej tj. jego pojawieniu się w trakcie zmniejszania prędkości do 60 km/h (przed opuszczeniem odbieraków prądu) należy kontynuować jazdę dalej bez ograniczeń.

5. W przypadku utrzymywania się w sieci trakcyjnej zaniku napięcia, maszynista fakt ten zgłasza dyżurnemu najbliższego posterunku ruchu i oczekuje na dalsze dyspozycje.

6. W przypadku zauważenia uszkodzenia sieci trakcyjnej lub jej oberwania czy obniżenia, maszynista obowiązany jest opuścić odbieraki prądu i jeżeli jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzenia.

7. Jeżeli zatrzymanie nastąpiło w miejscu uszkodzenia sieci trakcyjnej, dalsze postępowanie uzależnione jest od otrzymanych dyspozycji.

8. Jeżeli lokomotywa elektryczna przejechała poza miejsce uszkodzenia sieci trakcyjnej z opuszczonymi odbierakami prądu i nie zostały one uszkodzone, wówczas po upewnieniu się, że w sieci trakcyjnej jest napięcie, można kontynuować jazdę dalej. Jednocześnie dane o uszkodzeniu sieci trakcyjnej należy przekazać do najbliższego posterunku ruchu.

9. Podczas przejazdu lokomotywą elektryczną przez miejsce osygnalizowane wskaźnikami We1 i We2, maszynista obowiązany jest ograniczyć prędkość jazdy do 60 km/h (awaryjne opuszczanie odbieraków prądu dozwolone jest przy każdej prędkości).

10. Jeżeli maszynista zauważy uszkodzenie sieci trakcyjnej na sąsiednim torze, zgłasza powyższe niezwłocznie do najbliższego posterunku ruchu, a w przypadku jadącego po tym torze pociągu ma obowiązek wykorzystać dostępne środki aby go zatrzymać.

§ 21

Postępowanie maszynisty w razie wypadku kolejowego

1. Szczegółowe zasady powiadamiania o katastrofach i wypadkach kolejowych oraz zasady i tryb pracy komisji powypadkowych reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym w obowiązującym brzmieniu.

2. W razie zaistnienia wypadku kolejowego zagrażającego bezpieczeństwu ruchu podczas prowadzenia pociągu lub pracy manewrowej maszynista obowiązany jest przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów (manewry), oraz:

1) dla zbliżających się pociągów podawać sygnał „Alarm” za pomocą dostępnych środków technicznych (jeżeli zachodzi taka potrzeba) poprzez jeden z niżej wymienionych sposobów:

a) nadanie sygnału A1 w sposób automatyczny przez użycie przycisku „Alarm” znajdującego się na manipulatorze radiotelefonu lub w sposób słowny, gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania tego sygnału, przez wypowiedzenie do mikrofonu co najmniej pięć razy słowa „Alarm”,

b) podawanie wzrokowego i dźwiękowego sygnału A1 „Alarm” (dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny lub gwizdanki lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie),

2) zgłosić niezwłocznie za pomocą radiotelefonu na kanale ratunkowym (nr 8) lub innymi dostępnymi środkami łączności do najbliższego posterunku ruchu fakt zaistnienia wypadku z podaniem miejsca, ewentualnych rozmiarów wypadku i czy są ranni lub ofiary w ludziach. Powyższe nie dotyczy sytuacji opuszczenia kabiny maszynisty w trybie nagłym.

3. W razie największego niebezpieczeństwa maszyniście nie wolno opuścić kabiny dopóki nie wykorzysta wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary wypadku.

4. Maszynista powinien w miarę możliwości udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku.

5. Maszyniście zabrania się samowolnego oddalania z miejsca wypadku a ponadto bez uzyskania zgody komisji badającej przyczyny wypadku:

1) zdejmowania taśmy z szybkościomierza rejestrującego bez polecenia i w obecności członka komisji powypadkowej,

2) zmiany usytuowania pojazdu trakcyjnego, ustawienia jego urządzeń tj. nastawnika jazdy i kierunkowego, zaworu głównego hamulcowego maszynisty itp. Dopuszczalne jest odstępstwo od powyższego wówczas, kiedy zachodzi konieczność zapobiegnięcia dodatkowemu zagrożeniu,

6. Do obowiązków maszynisty po wypadku należy:

1) zabezpieczenie wszystkich posiadanych przez niego dokumentów związanych z wykonywaną pracą,

2) zdjęcie taśmy z prędkościomierza rejestrującego pojazdu w obecności członka komisji powypadkowej i naniesienie na niej następujących danych:

- a) zakresu prędkości urządzenia rejestrującego,
 - b) daty i godziny zdjęcia taśmy,
 - c) numeru pociągu,
 - d) serii i numer lokomotywy,
 - e) świadectwo sprawności lokomotywy,
 - f) imienia i nazwiska maszynisty oraz miejsca zatrudnienia,
 - g) imienia i nazwiska oraz stanowiska członka komisji badającej przyczyny wydarzenia lub wypadku.
- 3) dokonane na taśmie prędkościomierza zapisy poświadczą własnym podpisem maszynista oraz członek komisji. W książce pokładowej pojazdu trakcyjnego członek komisji potwierdza odbiór taśmy od maszynisty.
7. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadku kolejowego oraz zacieranie śladów jest zabronione.

§ 22

Uszkodzenia w układach hamulcowych i zasilanych sprężonym powietrzem

1. Jeżeli wystąpi uszkodzenie w układach hamulcowych taboru, maszynista jest zobowiązany:

1) przy uszkodzeniach hamulca zespolonego:

- a) jeżeli niewłaściwe działanie występuje tylko w układzie hamulcowym lokomotywy, a działanie hamulca w pociągu jest właściwe - jazdę pociągu można kontynuować z prędkością nie przekraczającą 120 km/h,
- b) jeżeli działanie hamulca zespolonego nie gwarantuje bezpiecznego prowadzenia pociągu - należy pociąg zatrzymać i uzgodnić z najbliższym posterunkiem ruchu dalszy tok postępowania,

2) przy uszkodzeniu hamulca dodatkowego przy jeździe luzem prowadzony pojazd trakcyjny należy hamować hamulcem zespolonym,

3) w przypadku uszkodzenia w pojeździe trakcyjnym hamulców zespolonego i dodatkowego w czasie jazdy luzem należy pojazd trakcyjny zatrzymać hamulcem ręcznym (postojowym), a następnie prowadzić na hamulcu ręcznym (postojowym) z szybkością nie przekraczającą 5 km/h, o ile nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu. W razie potrzeby zażądać pomocy.

4) w przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym hamulca ręcznego lub postojowego przy odstawieniu taboru na postój, należy zabezpieczyć go przed zbiegnięciem za pomocą płóz lub klinów,

5) w przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym hamulca innego niż pneumatyczny jazdę można kontynuować bez ograniczeń do stacji docelowej.

2. Jeżeli w pojeździe trakcyjnym układ zasilający sprężonym powietrzem nie utrzymuje ciśnienia powietrza w zbiorniku głównym powyżej 0,55 MPa zabrania się dalszej jazdy.

§ 23

Uszkodzenie części biegowych lokomotywy

1. W przypadku wystąpienia jednego z niżej wymienionych uszkodzeń podczas pracy pojazdu, to jest:

- zaklinowanie zestawu kołowego,

- uszkodzenie zestawu kołowego,
- uszkodzenie sprężyny śrubowej lub resora piórowego,
- grzanie się łożysk,
- uszkodzenie układu napędowego, lub gdy maszynista stwierdzi słuchowo uderzenia dochodzące od podwozia pojazdu ma obowiązek obsługiwany pojazd niezwłocznie zatrzymać i ocenić możliwości dalszej jazdy,

2. Przy awaryjnym zjeździe ze szlaku określić prędkość jazdy i fakt ten odnotować w książce pokładowej.

3. W przypadku, gdy dalsza jazda jest niemożliwa, zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i zażądać pomocy.

4. W przypadku wykrycia nieprawidłowości w zestawach kołowych przez przytorowe urządzenia detekcji stanów awaryjnych pojazdów kolejowych, maszynista zobowiązany jest przestrzegać uregulowań zarządcy infrastruktury w tym zakresie.

§ 24

Uszkodzenie urządzeń na dachu lokomotywy elektrycznej

1. W przypadku wystąpienia uszkodzeń urządzeń na dachu lokomotywy elektrycznej, takich jak:

- uszkodzenie odgromnika zaworowego lub ogranicznika przepięć,
- uszkodzenie izolatora wsporczego odbieraków prądu,
- uszkodzenie izolatora wsporczego odłączników odbieraków prądu,
- uszkodzenie kondensatora,
- uszkodzenie odbieraka prądu, maszynista zobowiązany jest pojazd trakcyjny zatrzymać i zabezpieczyć przed zbiegnięciem.

2. Dalszy sposób postępowania w tych przypadkach określają postanowienia Rozdziału VI tej instrukcji.

§ 25

Uszkodzenie prędkościomierzy

W przypadku uszkodzenia prędkościomierza w czynnej kabinie maszynisty należy:

- 1) zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i pociąg (lokomotywę) doprowadzić do najbliższej stacji i zażądać pomocy,
- 2) fakt ten złożyć Dyspozytorowi i odpisać w książce pokładowej pojazdu.
- 3) w przypadku lokomotyw z elektronicznym rejestratorem prędkości, nadzór i archiwizację prowadzi okresowo maszynista instruktor.

§ 26

Uszkodzenie syreny

1. W przypadku uszkodzenia syreny maszynista obsługujący pojazd trakcyjny obowiązany jest zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i pociąg doprowadzić do stacji docelowej, chyba, że istnieje możliwość usunięcia usterki na wcześniejszej stacji.

2. Przy dojeździe do miejsca przed którym należy podawać sygnał „Baczność” zmniejszyć prędkość jazdy do 20 km/h.

3. Podczas mgły i zamieci śnieżnej utrudniającej widoczność dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i w przypadku braku możliwości usunięcia usterki zażądać lokomotywy zastępczej.

§ 27

Uszkodzenie maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego

1. Uszkodzenie maszyn i urządzeń elektrycznych.

1) po dwukrotnym po sobie następującym zadziałaniu urządzeń ochronnych lub przepaleniu się bezpiecznika topikowego należy:

- a) zlokalizować usterkę,
 - b) dokonać przełączeń za pomocą wyłączników, odłączników, przełączników wchodzących w skład danego obwodu elektrycznego, w którym wystąpiła usterka,
 - c) jazdę awaryjną należy kontynuować zgodnie z dokumentacją techniczną danej serii pojazdu trakcyjnego,
- 2) zabrania się dokonywania jakichkolwiek czynności w przedziałach wysokiego napięcia pojazdu trakcyjnego przez jedną osobę.

2. W przypadku stwierdzenia niewłaściwej pracy lub awaryjnego zatrzymania silnika spalinowego maszynista obowiązany jest:

- 1) ustalić przyczynę,
- 2) ocenić, czy ponowne uruchomienie silnika spalinowego nie spowoduje jego uszkodzenia,
- 3) ustalić możliwości dalszej jazdy.

§ 28

Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdu pociągu

1. Do wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze związanych z zagrzanymi maźnicami, zagrzanymi hamulcami oraz deformacjami powierzchni tocznych kół, linie kolejowe wyposażone są w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT).

2. W przypadku zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych wykryciem przez urządzenia dSAT niesprawności zestawów kołowych i innych elementów układu biegowego w taborze, maszynista obowiązany jest do respektowania ich wskazań i przestrzegania procedur postępowania po ich wykryciu.

3. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek niesprawności zestawów kołowych, stwierdzonych przez urządzenia dSAT, podlega obsłudze technicznej przewoźnika.

§ 29

Postępowanie w przypadku wykrycia przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi, nacisku liniowego (na 1 metr bieżący toru) - nierówności rozmieszczenia przesyłki

1. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dSAT przekroczenia przez pojazd kolejowy dopuszczalnego:

- a) nacisku osi, obciążenia na metr bieżący toru lub nierównomiernego rozmieszczenia przesyłki, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju przekroczenia i jego lokalizacji. Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.

b) po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przygotowuje go do dalszej jazdy w taki sposób, aby nie przekraczał dopuszczalnych parametrów lub przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych R-3 (Ir-10).

§ 30

Obsługa pojazdu trakcyjnego w okresie zimy

1. Za okres zimowy uważa się okres pomiędzy 15 listopada danego roku kalendarzowego a 15 kwietnia roku następnego z jednoczesnym wystąpieniem temperatury poniżej 3° C, gwałtownymi opadami śniegu, bądź śniegu z deszczem oraz szadzi na przewodach sieci trakcyjnej, (gdy warunki dla pracy elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych są niesprzyjające).

2. Obsługa w okresie zimy elektrycznego pojazdu trakcyjnego:

1) W przypadku lokomotywy z rozruchem oporowym, dojeżdżać do składu pociągu przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu. Podniesienie wszystkich odbieraków prądu utrzymywać w czasie postoju oraz rozruchu do czasu uzyskania jazdy bez oporowej z zastrzeżeniem przypadku lokomotywy wielosystemowej oraz jednosystemowej przystosowanej do pracy na sieci obcego zarządcy kolei (dojazd do składu pociągu lokomotywą elektryczną odbywa się przy jednym podniesionym odbieraku prądu).

2) W przypadku oblodzenia drutu jezdni sieci trakcyjnej powodującego silne iskrzenie na styku odbierak prądu – sieć trakcyjna, elektryczne pojazdy trakcyjne należy prowadzić ze zmniejszoną prędkością przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu stałego (tylko na elektrowozie prowadzącym). Na odcinkach o prędkości maksymalnej powyżej 120 km/h jazda nie może przekraczać 120 km/h a na pozostałych do 90 km/h (o ile wskazania semaforów i inne ograniczenia prędkości nie są mniejsze).

3) Przy temperaturze poniżej -10°C opuszczać odbieraki prądu co 30 minut i powtórnie je podnosić celem przeciwdziałania tężeniu smaru w przegubach i cylindrach odbieraków prądu. W czasie jazdy powyższą czynność należy wykonywać przy prędkości nie przekraczającej 60 km/h,

4) W okresie zimowym nie dopuszcza się przesyłania więcej niż trzech czynnych lokomotyw elektrycznych połączonych ze sobą lub dwóch lokomotyw dwuczłonowych, na których muszą pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.

5) Podczas intensywnych opadów śniegu i zamieci śnieżnej podczas postojów wentylatory silników trakcyjnych bezwzględnie muszą być włączone w pozycji „praca”,

3. Obsługa w okresie zimy spalinowego pojazdu trakcyjnego:

1) Utrzymywać wymaganą temperaturę płynu chłodniczego,

2) Stosować właściwe rodzaje paliwa, oleje i smary, przeznaczone do pracy w niskich temperaturach,

3) Przed wyjazdem do pociągu, należy sprawdzić stan techniczny i uruchomić, zgodnie z obowiązującymi instrukcjami, urządzenie ogrzewcze spalinowego pojazdu trakcyjnego i kontrolować jego pracę,

4) Należy sprawdzać stan naładowania akumulatorów przez odczytywanie napięcia na woltomierzu w kabinie pojazdu trakcyjnego,

5) Należy chronić zbiorniki, przewody i chłodnice wodne przed zamarznięciem przez zakładanie pokrowców,

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

7) Nie wolno dopuścić, aby w czasie pracy silnika spalinowego, temperatura czynnika chłodzącego wychodzącego z silnika spadła poniżej 45°C. Wzrost temperatury można uzyskać poprzez: nakładanie pokrowców, zamykanie żaluzji chłodnic, wyłączanie chłodnic itp.,

8) Podczas krótszych postojów na otwartej przestrzeni silnik spalinowy można wygasić, gdy temperatura otoczenia nie jest niższa niż -5°C. Wówczas, celem utrzymania właściwej temperatury wody należy:

a. podgrzewać układ chłodzenia z dodatkowego źródła ciepła (np. z podgrzewacza itp.),

b. zamknąć żaluzję chłodnicy i co 30÷45 minut uruchamiać silnik na kilka minut, tak, aby temperatura oleju nie spadła poniżej 50°C. Przy czym należy zwracać uwagę na stan baterii akumulatorów, aby nie doprowadzić do jej rozładowania uniemożliwiającego dalszą pracę.

9) Przy temperaturze poniżej -5°C silnik należy utrzymywać na biegu jałowym.

10) W okresie silnych opadów śniegu, zawiei i zamieci śnieżnej na przesyłanych w pociągach sprawnych pojazdach trakcyjnych musi znajdować się pracownik nadzorujący pracę urządzeń tego taboru.

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

1) W okresie jesiennym i zimowym rozpoczynać hamowanie pociągu odpowiednio wcześniej, unikając przy normalnych zatrzymaniach pełnego napełniania cylindrów (siłowników) hamulcowych, aby nie dopuścić do blokowania i poślizgu kół na skutek mogących znajdować się na powierzchni tocznej szyn, liści, szronu lub lodu,

2) Po wjeździe pojazdu trakcyjnego do ogrzewanej hali należy utrzymywać pracę wentylatorów silników trakcyjnych co najmniej przez 10 minut,

3) Wykonać czynności w zakresie układu pneumatycznego i hamulcowego zgodnie z postanowieniami instrukcji **W-2**, a w szczególności:

a. przy dłuższych postojach pociągu lub pojazdu trakcyjnego, odwadniać zbiorniki powietrzne i urządzenia aparatury pneumatycznej, nie rzadziej jak raz na trzy godziny, aby nie dopuścić do zbierania się nadmiernej ilości wody,

b. podczas przyjęcia pojazdu trakcyjnego nie bezpośrednio po wymaganym przeglądzie sprawdzić poziom alkoholu w zbiorniku rozpylacza, a w razie potrzeby uzupełnić jego ilość,

c. hamowanie przy temperaturze otoczenia poniżej 0°C należy dokonywać przez obniżenie ciśnienia w przewodzie głównym hamulca pociągu o 0,08 - 0,1 MPa.

§ 31

Postępowanie w przypadku niezdolności do pracy maszynisty

1. Gdy maszynista pojazdu trakcyjnego stanie się niezdolny do dalszej pracy należy:
 - w przypadku jednoosobowej obsługi niezwłocznie przerwać pracę i zażądać pomocy,
2. W przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego dwuosobowo należy:
 - w pracy manewrowej przerwać pracę i zażądać pomocy,
 - w pracy pociągowej lub jeździe luzem dopuszcza się doprowadzenie pociągu lub lokomotywy luzem do najbliższej stacji z zachowaniem szczególnej ostrożności i zażądać pomocy.

R o z d z i a ł I V

OBSŁUGA RADIOTELEFONU PRZEZ MASZYNISTĘ W SIECI RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ

§ 31

Postanowienia ogólne

1. Lokomotywy spalinowe i elektryczne Alza Cargo wyznaczone do prowadzenia pociągów na liniach zarządcy infrastruktury kolejowej muszą być wyposażone w radiotelefony.
2. Szczegółowy sposób użytkowania urządzeń radiołączności w Alza Cargo reguluje Instrukcja o użytkowaniu radiołączności pociągowej R-5.
3. Maszynista powinien posiadać umiejętność posługiwania się sprzętem radiotelefonicznym użytkowanym w sieci radiołączności pociągowej w celu zapewnienia bezpiecznego i sprawnego ruchu kolejowego.
4. Radiołączność pociągowa przeznaczona jest do zapewnienia łączności między innymi, pomiędzy:
 - 1) dyżurnym ruchu i maszynistą,
 - 2) dyżurnymi sąsiednich posterunków ruchu,
 - 3) prowadzącymi pojazdy trakcyjne (maszynistami) znajdującymi się na tym samym szlaku,
 - 4) dyspozytorem a maszynistą.
5. Na posterunkach wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy, wszystkie rozmowy radiotelefoniczne prowadzone w sieci radiołączności pociągowej są rejestrowane przez rejestratory rozmów.

§ 32

Sieć radiołączności pociągowej

1. Sieć radiołączności pociągowej jest siecią łączności dwukierunkowej, simpleksowej z selektywnym wywołaniem grupowym.
2. Zasada pracy simpleksowej wyklucza możliwość jednoczesnego nadawania i odbierania informacji.
3. Urządzenia sieci radiołączności pociągowej zapewniają łączność między urządzeniami ruchomymi (przewoźnymi i przenośnymi) i stacjonarnymi lub między dwoma urządzeniami ruchomymi.

4. Dla sieci radiołączności pociągowej na poszczególnych liniach kolejowych przydzielone są odpowiednie częstotliwości pracy (kanały). Przy przejeździe z jednej linii na drugą należy przełączyć radiotelefon na kanał obowiązujący na danej linii.

5. Numery kanałów obowiązujących na poszczególnych liniach kolejowych podane są w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów i oznaczone literą „R” z dodaniem cyfry oznaczającej numer kanału (od 1 do 7) np. „R 5”. Miejsce zmiany i obowiązujący numer kanału radiowego na linii kolejowej określa wskaźnik W 28.

§ 33

Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych

1. W czasie prowadzenia rozmów radiotelefonicznych należy przestrzegać następujących zasad:

- 1) wymawiać każde słowo wyraźnie,
- 2) mówić w równomierny tempie,
- 3) utrzymywać równomierny poziom natężenia głosu,
- 4) mikrofon trzymać w odległości 10 - 15 cm od ust,
- 5) przerywać mówienie, gdy zachodzi konieczność odwrócenia głowy od mikrofonu.

2. Przed nawiązaniem łączności, należy przez okres kilku sekund, dokonać nasłuchu, czy w tym czasie nie jest prowadzona rozmowa przez inne osoby. Przerywanie rozmów prowadzonych przez inne osoby może być stosowane tylko dla przekazania meldunków dotyczących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

3. W radiotelefonach stacjonarnych i przewoźnych fakt zajęcia kanału (prowadzenia rozmowy) jest sygnalizowany świeceniem lampki fali nośnej na płycie czołowej manipulatora.

4. W celu nawiązania łączności z żądanym abonentem sieci radiołączności pociągowej należy:

- 1) upewnić się czy odpowiedni kanał radiowy jest wolny,
- 2) zdjąć mikrofon z zaczepu i nacisnąć przycisk wywołania selektywnego na płycie czołowej manipulatora (wskazany instrukcją obsługi użytkowanego radiotelefonu),
- 3) po zwolnieniu przycisku wywołania selektywnego na manipulatorze natychmiast przycisnąć przycisk na mikrofonie i wywołać żądanego abonenta, podając znak wywoławczy abonenta, z którym ma być prowadzona rozmowa oraz swój znak wywoławczy,
- 4) po zakończeniu wywołania głosem, wypowiedzieć słowo „odbior” po czym zaraz należy zwolnić przycisk mikrofonowy i nasłuchiwać odpowiedzi; jeżeli wywołany abonent nie zgłosi się, powtórzyć czynności według punktów 2 i 3,
- 5) znakami wywoławczymi dla radiotelefonów stacjonarnych są nazwy posterunków ruchu, dla stanowiska terminalowego urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru - „kontrolny” uzupełniony nazwą miejscowość, w której się znajduje, dla radiotelefonów przewoźnych – numery pociągów, a dla radiotelefonów przenośnych odpowiednie hasła słowne i cyfrowe. Przykład: Nastawnia dysponująca Kalisz ma znak wywoławczy „Kalisz”, pociąg nr 430015 ma znak wywoławczy „Pociąg 430015”, kierownik pociągu ma znak wywoławczy „Kierownik ...” uzupełniony numerem pociągu.

6) po usłyszeniu w głośniku sygnału wywołania selektywnego i skierowanego do „siebie” wołania głosem należy: - zdjąć mikrofon z zaczepu, - przycisnąć przycisk mikrofonowy i obowiązkowo – odpowiedzieć na wywołanie.

5. W przypadku usłyszenia sygnału wywołania selektywnego i wywołania głosem skierowanego „nie do siebie”, nie należy zdejmować mikrofonu z zaczepu; nie zdjęcie mikrofonu z zaczepu spowoduje, po upływie 6 do 10 sekund, wyłączenie głośnika.

6. Przez cały czas mówienia do mikrofonu, przycisk mikrofonowy musi być przyciśnięty.

7. Po przekazaniu informacji, przekazujący wypowiada słowo „odbior” po czym natychmiast zwalnia przycisk mikrofonowy i wysłuchuje odpowiedzi. Słowa „odbior” nie nadaje się tylko wówczas,

gdy nie oczekuje się odpowiedzi od osoby, z którą była prowadzona rozmowa; w takim przypadku rozmowę kończy się słowami „bez odbioru” lub „koniec”.

8. Odbierający informację po usłyszeniu słowa „odbior” przyciska przycisk mikrofonowy i potwierdza odebraną informację.

9. Odebrany za pośrednictwem radiotelefonu meldunek powinien być:

1) potwierdzony - gdy było nadane słowo „odbior” np. w sposób następujący: „Tu dyżurny ruchu stacji Wrocław Brochów, meldunek zrozumiałem”,

2) powtórzony - gdy było nadane żądanie powtórzenia meldunku np. w sposób następujący: „Tu dyżurny ruchu stacji Wrocław Brochów, powtarzam meldunek”.

10. Natężenie siły głosu można regulować wg uznania przez odpowiednie ustawienie przełącznika regulacji siły głosu na płycie czołowej manipulatora.

§ 34

Nawiązywanie łączności między maszynistą i dyżurnym ruchu

1. Maszynista po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 33 ust. 4, a następnie wywołuje dyżurnego ruchu żadanego posterunku ruchu np. w sposób „Rogoźnica, tu pociąg 673065, zgłoś się - odbior” lub „Bydgoszcz Główna BGA, tu pociąg 560002, zgłoś się - odbior”.

2. Dyżurny ruchu słysząc skierowane do siebie wywołanie zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np.: „Pociąg 673065, tu Rogoźnica, zgłaszam się - odbior”.

3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 33.

§ 35

Nawiązywanie łączności między maszynistami

1. Maszynista, który zamierza nawiązać łączność z innym maszynistą (prowadzącym pojazd kolejowy z napędem) po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 33 ust. 4, a następnie wywołuje żądany pojazd kolejowy z napędem w sposób np. „Pociąg jadący po torze 1 szlaku Wrocław Główny – Wrocław Brochów, tu pociąg 612032, zgłoś się - odbior”.

2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np. „Pociąg 612032, tu pociąg 461002, zgłaszam się - odbior”.

3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 33.

§ 36

Radiotelefoniczny system alarmowy

1. W przypadku zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, pracownik który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenie wystąpienia tego zagrożenia i posiada dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności pociągowej, zobowiązany jest natychmiast nadać sygnał „ALARM” za pomocą radiotelefonu. Nadanie sygnału „ALARM” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki.
2. Sygnał „ALARM” może być nadany:
 - 1) automatycznie,
 - 2) słownie - gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału „ALARM” automatycznie.
3. Automatyczne nadanie sygnału „ALARM” następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu. Powoduje to natychmiastowe samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „ALARM”. Automatyczne nadawanie sygnału „ALARM” trwa do chwili skasowania nadawania. Czynność tę należy wykonać w sposób ustalony w instrukcji obsługi radiotelefonu, z którego nadany został sygnał „ALARM”.
4. W celu nadania sygnału „ALARM” słownie należy:
 - 1) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - 2) przycisnąć kolejno przyciski wywołania selektywnego,
 - 3) wypowiedzieć do mikrofonu co najmniej pięć razy słowo „ALARM”.
5. Pracownicy, którzy usłyszeli w swoich radiotelefonach sygnał „ALARM” nadany słownie powinni natychmiast przerwać prowadzone rozmowy. Wyjaśnienie przyczyn jego nadania dokonuje się na kanale, na którym nadany został ten sygnał.
6. Prowadzący pojazdy kolejowe z napędem i pracownicy wyposażeni w radiotelefony przenośne, po usłyszeniu sygnału „ALARM” zobowiązani są natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie.
7. Odebranie sygnału „ALARM” nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali do przełączenia radiotelefonu na kanał ratunkowy (kanał nr 8 w radiotelefonach przewoźnych, kanał nr 2 w radiotelefonach stacjonarnych) w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z najbliższym dyżurnym ruchu.
8. Przerwanie nadawania sygnału „ALARM” następuje przez wyciśnięcie przycisku „ALARM” oraz wyłączenie i ponowne włączenie radiotelefonu,
9. Pracownik, który nadał sygnał „ALARM” automatycznie powinien niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym najbliższego dyżurnego ruchu o przyczynie nadania sygnału „ALARM”. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym.
10. Maszynista po wyjaśnieniu przyczyn nadania sygnału „ALARM” postępuje stosownie do otrzymanych poleceń od dyżurnego ruchu. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód dojazdu, jedzie dalej na widoczność do najbliższego posterunku ruchu.

11. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM” jak również wszystkie otrzymane w związku z tym dyspozycje dyżurnego ruchu podlegają odnotowaniu przez maszynistę w książce pokładowej.

12. Sprawdzenie systemu zdalnego zatrzymania pociągów drogą radiową polega na kontroli prawidłowego nadania i odbioru sygnału „ALARM” zgodnie z instrukcją obsługi danego typu radiotelefonu.

13. Maszynista powinien dokonać sprawdzenia ww. systemu (tester DCF lub inny w zależności od typu radiotelefonu) podczas każdorazowego objęcia lokomotywy na stacjach gdzie jest to możliwe. Sprawność instalacji radiołączności i systemu „Radio-stop” maszynista potwierdza wpisem do książki pokładowej oraz czytelnym podpisem.

14. W przypadku lokomotyw z wdrożonym systemem GSM-R, w przypadku odebrania sygnału alarmowego REC maszynista obowiązany jest do niezwłocznego zatrzymania pociągu w miejscu bezpiecznym.

§ 37

Wykorzystywanie radiołączności pociągowej

1. Urządzenia radiołączności pociągowej mogą być wykorzystywane do przekazywania rozkazów i innych informacji związanych z prowadzeniem ruchu pociągów.

2. Treść polecenia, zezwolenia lub informacji przekazanej radiotelefonem powinna w pełni odpowiadać treści odnośnego rozkazu pisemnego.

3. Zezwolenia, polecenia i informacje mogą być przekazane przez dyżurnego ruchu maszyniście, po zatrzymaniu lokomotywy. Przekazaną treść polecenia, zezwolenia i informacji do jednego z właściwych druków rozkazów pisemnych będących na wyposażeniu lokomotywy, wpisuje w trakcie postoju maszynista a podczas jazdy pociągu w przypadku podwójnej obsady, drugi pracownik - na polecenie maszynisty. Przekazywaną treść należy powtórzyć a dyżurny ruchu sprawdza zgodność powtórzenia. W miejscu przewidzianym na pokwitowanie dyżurny ruchu wpisuje nazwisko i stanowisko pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego przekazał a odbierający treść wpisuje nazwisko dyżurnego ruchu.

4. Przekazywanie przez dyżurnego ruchu radiotelefonicznego polecenia lub zezwolenia na jazdę może nastąpić dopiero wtedy, gdy spełnione są wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy.

5. Maszynista może odmówić przyjęcia rozkazu pisemnego podczas jazdy i zatrzymać pociąg jeżeli uzna, że brak jest dostatecznego czasu na jego przyjęcie i zastosowanie się do jego treści. W przypadku prowadzenia pociągu podwójną trakcją lub gdy pociąg jest popychany, dyżurny ruchu porozumiewa się za pomocą radiotelefonu z maszynistą pojazdu trakcyjnego prowadzącego pociąg tj. z maszynistą pierwszej lokomotywy.

§ 38

Wymiana informacji pomiędzy maszynistą i dyżurnym ruchu

1. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na szlaku, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstępowy sygnału „Stój” lub sygnału wątpliwego, nie działaniu torowego urządzenia SHP i o innych spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu, maszynista powinien zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu, a jeżeli jest to niemożliwe - dyżurnego ruchu przedniego posterunku ruchu.

2. Maszynista lokomotywy podczas zbliżania się pociągu do tarczy ostrzegawczej lub do ostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej informujących, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”, zobowiązany jest jako pierwszy nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, powtórzyć wskazania

semafora i zapytać o dyspozycje dla niego. Rozmowy powinny być prowadzone wg przykładów: Maszynista pojazdu trakcyjnego: „Twarda Góra, tu pociąg 540740 - semafor jest na stój, czy są dyspozycje - odbiór”. Dyżurny ruchu: „Tu Twarda Góra, dla pociągu 540740 semafor jest na stój, postój około 5 minut, odbiór” lub „Tu Twarda Góra, pociąg 540740, wjazd na stację odbędzie się na sygnał zastępczy, odbiór”, Maszynista pojazdu trakcyjnego: „Tu pociąg 540740, zrozumiałem, bez odbioru”.

3. Maszynista pociągu zatrzymanego przed sygnałem „Stój” na obsługiwanym semaforze, podaje sygnał „Bacność” jeżeli z posterunku ruchu nie podano ręcznego lub słuchowego sygnału „Stój”. Gdy po podaniu sygnału „Bacność” nie podano z posterunku ręcznego lub słuchowego sygnału „Stój”, maszynista obowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu obsługującym semafor - dla wyjaśnienia przyczyny zatrzymania. Gdy nawiązanie tej łączności jest niemożliwe, maszynista obowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu tylnego posterunku następczego i wyjaśnić przyczynę zatrzymania.

4. Maszynista lokomotywy znajdującej się na szlaku może zgłosić dyżurnemu ruchowi w zasięgu którego znajduje się, aby niektóre informacje były przekazywane do wiadomości dyspozytora.

5. Przy przejeździe pociągu z jednej linii na drugą i po przełączeniu przez maszynistę urządzeń na odpowiedni numer kanału częstotliwości przydzielony dla tej linii, maszynista obowiązany jest nawiązać łączność radiową z dyżurnym ruchem celem upewnienia się o prawidłowym działaniu urządzeń łączności.

§ 39

Wymiana informacji pomiędzy maszynistami lokomotyw będących na szlaku

1. Maszyniści obsługujący lokomotywy zobowiązani są do wzajemnego przekazywania między sobą informacji w następujących przypadkach:

- 1) zauważenia na torze okoliczności zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów,
- 2) stwierdzenia, że mijany pociąg jedzie po torze, na którym zauważono stojący przed nim pociąg (nie dotyczy szlaków wyposażonych w samoczynną blokadę liniową),
- 3) stwierdzenia usterek w wagonach znajdujących się w pociągu,
- 4) stwierdzenia pożaru w pociągu,
- 5) stwierdzenia braku końcowych sygnałów lub nieprawidłowego ich stanu,
- 6) zauważenia usterek w sieci trakcyjnej.

2. Nawiązywanie łączności między maszynistami pojazdów trakcyjnych należy przeprowadzać w sposób opisany w § 35. Jeżeli numer pociągu jest nieznany, należy używać określenia „parzysty” lub „nieparzysty” z ewentualnym dodatkowym określeniem bliżej precyzującym pociąg.

3. W przypadku grożącego niebezpieczeństwa, maszynista powinien nadać sygnał „ALARM” w sposób automatyczny lub słownie - stosownie do posiadanego wyposażenia.

R o z d z i a ł V

BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY PRZY OBSŁUDZE POJAZDÓW KOLEJOWYCH

§ 40

Cel, zakres i przeznaczenie

1. Ta część instrukcji podaje zasady i wymagania oraz określa podstawowe środki zapewniające bezpieczeństwo i higienę pracy podczas wykonywania pracy przez drużynę trakcyjną na lokomotywach spalinowych i elektrycznych.
2. Określa również warunki, jakie muszą być spełnione dla bezpiecznego wykonania czynności związanych z: przygotowaniem lokomotywy do uruchomienia, jej obsługą w trakcie pracy, lokalizowaniem i bezpiecznym usuwaniem usterek i zdaniem pojazdu.
3. Postanowienia tego rozdziału instrukcji, oprócz maszynistów dotyczą również innych pracowników wykonujących naprawy i przeglądy na lokomotywach.
4. W **Rozdziale V** ujęto również zagrożenia występujące w trakcji spalinowej i elektrycznej oraz zapobieganie im.

§ 41

Zasady ogólne i przepisy porządkowe

1. Przestrzeganie przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy jest podstawowym obowiązkiem pracownika.
2. Pracownicy drużyn trakcyjnych zobowiązani są w szczególności:
 - 1) znać przepisy, zasady bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej, brać udział w szkoleniu i instruktażu z tego zakresu oraz poddawać się wymaganym egzaminom,
 - 2) wykonywać pracę w sposób zgodny z przepisami oraz zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy, regulaminem obowiązującym na stanowisku pracy i stosować się do wydawanych w tym zakresie poleceń i wskazówek przełożonych,
 - 3) dbać o należyty stan lokomotywy, narzędzi i sprzętu oraz o porządek i ład w miejscu pracy,
 - 4) używać przydzielonych środków ochrony indywidualnej oraz odzieży roboczej zgodnie z ich przeznaczeniem,
 - 5) poddawać się wstępnym, okresowym i kontrolnym oraz innym zaleconym badaniom lekarskim i stosować się do wskazań lekarskich w tym zakresie,
 - 6) niezwłocznie zawiadomić przełożonego o zauważonym 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; w razie potrzeby udzielić poszkodowanemu w wypadku pierwszej pomocy,
 - 7) współdziałać z przełożonymi w wypełnianiu obowiązków dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej.
3. Za bezpieczne wykonanie pracy odpowiedzialność ponosi każdy pracownik w zakresie wykonywanych czynności oraz posiadanych kwalifikacji i kompetencji.
4. Pracownicy zobowiązani są korzystać z wyznaczonych i ujętych w regulaminach dróg dojścia.

5. Przed wejściem na tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić prostopadłe do osi toru. W czasie przechodzenia przez tory nie wolno stawiać stóp na główkach szyn, na zwrotnicach, kierownicach i krzyżownicach rozjazdów i skrzyżowań.
6. Przechodząc przez tory zastawione taborom należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącym taborom, o ile odległość między nim wynosi, co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor, przechodząc tor w odległości, co najmniej 10 m.
7. Chodzić należy po zewnętrznej stronie torowiska. W przypadku niemożliwości takiego przejścia przechodzić należy międzytorzem z zachowaniem szczególnej ostrożności. Zabrania się chodzenia pomiędzy tokami szyn torów.
8. W razie zauważenia zbliżającego się taboru należy oddalić się na odległość, co najmniej 2 m od zewnętrznego toku szyny, po którym będzie przejeżdżał tabor, zwracając się do niego twarzą, obserwując jego przejazd.
9. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborom, jak również bezpośrednio po jego przejeździe.
10. Nie wolno przechodzić pod taborom, ani po jego elementach nie przeznaczonych do tego celu. 11. Zabrania się stać lub chodzić po zgromadzonych na międzytorzach materiałach i przedmiotach, jak również po pryzmach śniegu i lodu.
11. Nie wolno przechodzić między obiektami budowlanymi a taborom będącym w ruchu, jeżeli nie jest zachowana skrajnia budowli.
12. Zabrania się wsiadania i wysiadania do i z lokomotywy będącej w ruchu.
13. Zabrania się przeskakiwania przez kanały, pędnie, studzienki itp.
14. W przypadku konieczności zejścia z pojazdu trakcyjnego, zatrzymanego na moście lub wiadukcie, należy zachować szczególną ostrożność zwracając uwagę na stan balustrad i pomostów.
15. Jeżeli tabor znajduje się na torze pod siecią trakcyjną, zabrania się:
 - 1) wchodzić i przebywać na dachach pojazdów szynowych, a także na ładunku w wagonach odkrytych lub ich elementach, na wysokości powyżej 1 m licząc od podłogi,
 - 2) przebywać na pomostach hamulcowych o ile pomost znajduje się wyżej niż 1 m od podłogi wagonu,
 - 3) dotykania urządzeń sieci trakcyjnej bezpośrednio jak również zbliżania na odległość mniejszą niż 1,5 m jakiegokolwiek części ciała, strumienia wody, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów nieprzystosowanych do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia.
16. Zabrania się wchodzenia na konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej.
17. W przypadku zerwania sieci jezdnej zabrania się: zbliżania ludzi na odległość niebezpieczną, to znaczy mniejszą niż 10 m od leżących na ziemi (szynie) przewodów. O zaistniałym fakcie należy niezwłocznie powiadomić w sposób dostępny właściwego terytorialnie dyspozytora zasilania elektroenergetycznego i ponadto:
 - 1) do czasu uszynienia sieci jezdnej przez pogotowie sieciowe uszyniaczami ochronnymi odcinek sieci z zerwanymi przewodami należy dozorować by wykluczyć możliwość zbliżenia się ludzi na odległość mniejszą niż 10 m od leżących na ziemi przewodów,

2) czynności związane z ratowaniem zdrowia lub życia ludzkiego, wykonywane przed wyłączeniem napięcia z sieci jezdnej i jej uszynieniem, wymagające zbliżenia się do zerwanego przewodu na odległość niebezpieczną, należy wykonywać ze szczególną ostrożnością,

3) ze względu na możliwość powtórnego załączenia napięcia przez układy automatyki zasilania, zabronione jest ściąganie przewodów z szyny lub ich dotykanie przed założeniem uszyniaczy ochronnych.

18. Osoby znajdujące się w strefie występowania napięcia krokowego (w przypadku zerwania sieci trakcyjnej, energetycznej itp.) powinny opuścić tę strefę, w sposób wykluczający możliwość pojawienia się niebezpiecznej wartości tego napięcia, np. oddalać się z zagrożonego terenu skokami, utrzymując złączone stopy.

19. W przypadku zerwania sieci jezdnej i jej opadnięcia na pojazd trakcyjny, osoby znajdujące się wewnątrz pojazdu nie powinny wychodzić na zewnątrz do chwili wyłączenia napięcia z uszkodzonego odcinka sieci i jej uszynienia uszyniaczami ochronnymi przez pracowników pogołowia sieciowego.

20. Zabrania się wykonywania wszelkich prac na lokomotywach elektrycznych z podniesionymi odbierakami prądu do sieci jezdnej znajdującej się pod napięciem, tj.:

1) na dachu pojazdu i przy podwoziu pojazdu,

2) w szafach i skrzyniach aparatury elektrycznej WN,

3) przy maszynach, aparatach, przyrządach pomiarowych, okablowaniu i innych elementach w obwodach elektrycznych 3000 V,

4) przy sprzęgach i obwodach ogrzewania elektrycznego,

5) przy elementach zabezpieczających drzwi szaf i skrzyń aparatury elektrycznej WN,

6) ręcznego mycia i czyszczenia pojazdu,

7) wszelkich innych prac umożliwiających bezpośrednie zbliżenie narzędzi lub pracowników na odległość mniejszą niż 1,5 m od elementów znajdujących się pod napięciem 3000 V.

21. Zabrania się podczas pracy silnika spalinowego pojazdu, wykonywania czynności:

1) przy podwoziu i na dachu pojazdu,

2) naprawy węzłów silnika i napędów urządzeń pomocniczych,

3) naprawy układu chłodzenia silnika spalinowego,

4) przy konserwacji, naprawie, montażu i demontażu elementów układu: paliwowego, olejowego, chłodzenia, wylotu spalin, sprężarki,

5) przy obwodach ogrzewania elektrycznego,

6) przy konserwacji, naprawie, montażu i demontażu urządzeń i maszyn elektrycznych,

7) przy regulacji elementów elektrycznych za wyjątkiem przypadków określonych w dokumentacji - DSU,

8) smarowania elementów będących w ruchu,

9) przy ręcznym myciu i czyszczeniu pojazdu.

§ 42

Bezpieczne przygotowanie lokomotywy do pracy

1. Podczas przygotowania lokomotywy do pracy, maszynista zobowiązany jest do przestrzegania ogólnych zasad bezpiecznej pracy.

2. Podczas poruszania się po terenie kolejowym (w tym halach naprawczych) należy przestrzegać zasad określonych w Regulaminie pracy, a w szczególności:

1) zwracać baczność uwagę na sygnały dźwiękowe (gwizdki, syreny, dzwonki) lokomotyw, dźwigów, suwnic, przeciągarek i innych urządzeń oraz stosować się do wszystkich znaków ostrzegawczych (sygnały świetlne, tablice ostrzegawcze itp.) jak również do ostrzeżeń przekazywanych przez osoby prowadzące prace na danym terenie,

2) zabrania się chodzenia i przebywania pod wiszącymi ciężarami oraz w strefie niebezpiecznej: suwnic, dźwigów i przeciągarek,

3) przy przechodzeniu przez kanał należy korzystać z pomostów.

3. Przed przystąpieniem do oględzin w celu uruchomienia pojazdu trakcyjnego muszą być zachowane następujące warunki bezpieczeństwa:

1) pojazd zabezpieczony przed zbiegnięciem i najechaniem przez inny tabor,

2) silnik spalinowy wyłączony,

3) na lokomotywie elektrycznej odbieraki prądu opuszczone.

4. Wchodzić i schodzić z lokomotywy można:

1) tylko w czasie postoju,

2) gdy obie ręce są wolne (aby pracownik mógł pewnie uchwycić poręcze),

3) przodem do pojazdu, trzymając się obu rękoma poręczy,

4) zwracając szczególnie uwagę w okresie zimowym na oblodzone powierzchnie.

5. Przed rozpoczęciem czynności związanych z uruchomieniem lokomotywy należy sprawdzić:

1) czy w kabinie, przedziale maszynowym nie ma na podłodze lub w przejściach zbędnych przedmiotów utrudniających poruszanie się,

2) czy nie jest rozlany olej lub smar,

3) czy pod pojazdem lub na nim nie odbywają się prace naprawcze.

6. Na stanowisku wewnątrz hali lokomotywowej lub garażu ciągła praca silnika spalinowego jest zabroniona gdy spaliny nie są odprowadzane z komina na zewnątrz hali.

7. Podczas naboru piasku do piasecznic, lokomotywę należy unieruchomić i zahamować hamulcem ręcznym.

8. Podczas naboru paliwa przez lokomotywę na stacji paliw (punktu naboru paliwa) należy przestrzegać postanowień regulaminu (instrukcji) jej obsługi, a w szczególności:

1) wyłączyć silnik spalinowy,

- 2) zahamować lokomotywę hamulcem ręcznym,
- 3) maszynista podczas naboru paliwa powinien znajdować się na zewnątrz pojazdu,
- 4) zabrania się:
 - a. wykonywania jakichkolwiek napraw lokomotywy oraz wykonywania prac w pobliżu pojazdu mogących wywołać iskrzenie.
 - b. palenia tytoniu i posługiwania się otwartym ogniem w obrębie stacji paliw (punktu naboru paliwa).
9. Wszelkie naczynia, pojemniki i opakowania przeznaczone do pobierania, przenoszenia lub przechowywania olejów i smarów powinny być szczelnie zamknięte, mieć uchwyty oraz odpowiednie oznakowania.

§ 43

Bezpieczeństwo prac podczas przygotowania pociągu do odjazdu

1. Ręczne sprzęganie i rozprzęganie lokomotywy spalinowej lub elektrycznej z taborem dozwolone jest tylko podczas postoju.
2. Zabrania się wszelkich ruchów pojazdem trakcyjnym podczas dokonywania oględzin technicznych składu pociągu i próby hamulca pociągu, dopóki pracownicy wykonujący te czynności nie zgłoszą o ich zakończeniu.
3. W czasie sprawdzania zderzaków ostatniego wagonu należy liczyć się z możliwością wypadnięcia zderzaka z pochyły i dlatego też zderzak należy pociągnąć za tarczę stojąc z boku.
4. Przed założeniem sygnałów końca pociągu upewnić się czy na tym torze a także w rejonie rozjazdów tego toru nie są prowadzone żadne prace manewrowe.
5. Podczas dojeżdżania do składu wagonów należy zachować szczególną ostrożność.

§ 44

Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy

1. Podczas prowadzenia pociągu nieznaczne wychylenie się poza linię zewnętrzną lokomotywy jest dozwolone tylko z okna bocznego kabiny, 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. Drużyna trakcyjna powinna posiadać odpowiednie przybory do podawania sygnałów.
3. Zabrania się:
 - 1) wchodzenia do szaf wysokiego napięcia lokomotywy (również podczas transportowania jej w pociągu w stanie nieczynnym),
 - 2) przebywania poza kabiną maszynisty w czasie jazdy,
 - 3) przygotowywania gorących posiłków i napoi w kabinie maszynisty podczas ruchu pojazdu,
 - 4) wyłączania sprawnych urządzeń czujności i radiołączności.
4. W wyjątkowych przypadkach, jeżeli zachodzi konieczność wykonania nieplanowych prac manewrowych, 2 maszynista może znajdować się poza kabiną maszynisty oraz jechać na

przetaczanym wagonie, stojąc na stopniu wagonu z twarzą zwróconą w kierunku jazdy. Wyjście z kabiny maszynisty może się odbyć wyłącznie podczas postoju pociągu.

5. Ręczne sprzęganie i rozprzęganie lokomotywy z wagonami dozwolone jest tylko podczas postoju.

6. Zabrania się wszelkich ruchów lokomotywą podczas dokonywania oględzin technicznych wagonów i próby hamulca, dopóki pracownicy wykonujący te czynności nie zgłoszą o ich zakończeniu.

7. Po zakończeniu manewrów, odstawione wagony należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem lub samoczynnym uruchomieniem.

Zabezpieczenia dokonuje się przez:

- zahamowanie hamulcem zespolonym,
- zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym,
- podłożenie pod koła płóz hamulcowych,
- podłożenie pod koła klinów drewnianych.

Wyłożenie płozy hamulcowej należy do obowiązków pracownika drużyny manewrowej określonego w regulaminie technicznym stacji lub Regulaminie pracy bocznicy.

§ 45

Bezpieczeństwo podczas wykonywania oględzin technicznych pociągu oraz próby hamulców

1. Podczas wykonywania czynności oględzin technicznych pociągu oraz próby hamulców należy ściśle przestrzegać ogólnych zasad bezpiecznej pracy.

2. W przypadku konieczności dokonania oględzin technicznych pociągu lub próby hamulca na torach stacji, dopuszcza się wykonanie tych czynności pod warunkiem uzgodnienia z dyżurnym ruchu zasad bezpiecznego wykonywania tych czynności (wstrzymania ruchu taboru na sąsiednich torach z obu stron stojącego pociągu, ustalenia zasad sygnalizacji, itp.).

3. Zachować szczególną ostrożność podczas sprawdzania zderzaków ostatniego wagonu. Zderzak należy pociągnąć za tarczę stojąc z boku.

§ 46

Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas prowadzenia pociągu lub wykonywania manewrów z ładunkami niebezpiecznymi

1. Prowadzenie pociągu lub wykonywanie manewrów z materiałami szczególnie niebezpiecznymi, gdy w pociągu liczba znajdujących się wagonów przekracza 50 % jego długości lub materiałami promieniotwórczymi, musi odbywać się w dwuosobowej obsadzie drużyny trakcyjnej.

2. W przypadku wyznaczenia lokomotywy do pociągu z ładunkami niebezpiecznymi lub pracy manewrowej z tymi materiałami, lokomotywa oprócz gaśnicy ppoż., powinna być dodatkowo wyposażona w maskę przeciwgazową z pochłaniaczami uniwersalnymi (typu ucieczkowego) i rękawice gwarantujące bezpieczeństwo w ewentualnym kontakcie z substancją toksyczną lub żrącą. 3. W razie awarii należy niezwłocznie, w dostępny sposób powiadomić o powyższym dyżurnego ruchu najbliższego posterunku. Zawiadomienie powinno zawierać możliwie najwięcej informacji, w miarę możliwości następującej treści:

- 1) objawy awarii (wyciek, utlenianie oparów, usypywanie się substancji, pożar, wybuch),
- 2) miejsce awarii (np. umiejscowienie wagonu w składzie, nr torów, rejon bocznicy lub stacji itp.),
- 3) rodzaj wagonu oraz ładunek według listu przewozowego,

4) oznakowanie wagonu (tablice identyfikacyjne, nalepki ostrzegawcze, napisy).

4. Na bocznicy, w razie awarii należy niezwłocznie, w dostępny sposób powiadomić o powyższym zwierzchnika.

5. W przypadku zaistnienia awarii tj. wycieku, utleniania się oparów, usypywania się substancji niebezpiecznych, należy w miarę możliwości zatrzymać pociąg lub jazdę manewrową w najbliższym miejscu nadającym się do przeprowadzenia akcji ratowniczej.

6. W razie stwierdzenia zagrożenia życia lub zdrowia w sytuacji awaryjnej drużyna trakcyjna powinna bezzwłocznie zabezpieczyć lokomotywę i oddalić się ze strefy zagrożenia (w miarę możliwości pod wiatr) używając sprzętu ochrony osobistej.

7. Przy przewozie towarów niebezpiecznych w pociągach lub wykonywaniu z tymi ładunkami pracy manewrowej należy przestrzegać Instrukcji postępowania przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych **R-4**.

8. Dodatkowo w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych maszynista ma obowiązek sprawdzić poprawność wystawienia dokumentacji pociągowej sporządzonej przez rewidenta taboru tj.: wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu, kolumna „uwagi”, pod kątem adnotacji dotyczącej przewożonych w składzie towarów wysokiego ryzyka (TWR).

§ 47

Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas kończenia pracy

1. Przed odłączeniem pojazdu trakcyjnego od pociągu (składu wagonów), który ukończył jazdę, maszynista powinien zahamować skład pociągu hamulcem zespolonym, stosując hamowanie służbowe pełne.

2. Niezależnie od tego skład pociągu należy zahamować hamulcem ręcznym.

3. Przed opuszczeniem pojazdu trakcyjnego maszynista powinien:

1) odstawić lokomotywę w wyznaczone miejsce oraz zabezpieczyć ją przed zbiegnięciem, używając hamulca postojowego (ręcznego).

2) unieruchomić i wyłączyć z pracy wszystkie urządzenia lokomotywy zgodnie z zasadami obsługi danej serii pojazdu.

4. Podczas kończenia pracy i odstawiania lokomotywy należy przestrzegać ogólnych zasad bezpiecznej pracy.

§ 48

Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa w przypadku uszkodzenia urządzeń na dachu lokomotywy elektrycznej

1. W przypadku wystąpienia awarii urządzeń na dachu lokomotywy elektrycznej maszynista zobowiązany jest:

1) uruchomić układ opuszczania odbieraków prądu,

2) uruchomić nagle hamowanie w celu zatrzymania pociągu (pojazdu trakcyjnego),

3) zabezpieczyć zatrzymany pociąg (pojazd trakcyjny) przed zbiegnięciem,

4) sprawdzić wzrokowo zakres uszkodzeń urządzeń i ewentualnie sieci trakcyjnej,

5) poinformować o zaistniałej sytuacji dyżurnego ruchu za pośrednictwem łączności radiowej lub innych dostępnych środków i zażądać pomocy.

2. Postępowanie drużyny trakcyjnej przy wystąpieniu awarii urządzeń na dachu lokomotywy elektrycznej bez potrzeby wyłączania napięcia w sieci trakcyjnej:

1) dokonać odłączenia uszkodzonego urządzenia z wnętrza pojazdu w przypadku, gdy konstrukcja lokomotywy umożliwia wykonanie tej czynności,

2) gdy jazda jest niemożliwa uzgodnić z dyżurnym ruchu dalszy tok postępowania.

3. Postępowanie maszynisty w przypadku wystąpienia uszkodzeń urządzeń na dachu lokomotywy elektrycznej, których usunięcie na szlaku jest wymagane i zachodzi potrzeba wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej.

1) maszynista zobowiązany jest porozumieć się z dyżurnym ruchu i zażądać wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej oraz przybycia pogotowia sieciowego podając mu swoje nazwisko, numer pociągu, szlak lub stację, numer toru oraz kilometr linii i lokatę słupa trakcyjnego,

2) zabrania się drużynie trakcyjnej wchodzenia na dach pojazdu trakcyjnego znajdującego się na torze pod siecią trakcyjną,

3) po przyjeździe pogotowia sieciowego jego pracownicy przygotowują miejsce pracy przy pomocy swojego sprzętu ochronnego,

4) maszynista dokonuje rozładowania kondensatora przez podniesienie do uczynionej sieci trakcyjnej sprawnych odbieraków prądu a w przypadku ich uszkodzenia, przez zamknięcie styczników uszynyjących obwód główny. Wykonanie tych czynności, maszynista odnotowuje w książce pokładowej a uprawniony pracownik pogotowia sieciowego przyjmuje ten fakt do wiadomości za podpisem,

5) pracę na dachu lokomotywy związaną z zabezpieczeniem uszkodzonych odbieraków prądu (np. przez podwiązanie), uwolnieniem taboru z uszkodzonej sieci trakcyjnej oraz przełączenia odłączników nożowych pantografu wykonują pracownicy pogotowia sieciowego,

6) za prawidłowe zabezpieczenie urządzeń na dachu odpowiedzialny jest pracownik pogotowia sieciowego, który zgłasza fakt zakończenia robót maszyniście. Maszynista dokonuje stosownych zapisów w książce pokładowej pojazdu.

§ 49

Bezpieczeństwo podczas usuwania uszkodzeń w urządzeniach elektrycznych lokomotywy

1. Zabrania się dokonywać napraw przy urządzeniach elektrycznych podczas pracy lokomotywy (pracujący silnik spalinowy lub podniesione odbieraki prądu) oraz w czasie jej jazdy. Oględziny i czynności związane z przeglądem i naprawą urządzeń elektrycznych mogą być wykonywane wyłącznie po zatrzymaniu pojazdu, wyłączeniu silnika spalinowego i zachowaniu niezbędnych środków ostrożności.

2. Otwarcie szafy wysokiego napięcia na pojazdach trakcyjnych dozwolone jest w obecności drugiej osoby.

3. Lokalizowanie uszkodzeń w obwodach niskiego napięcia lokomotywy dopuszczalne jest po zatrzymaniu wirników maszyn elektrycznych, natomiast usuwanie uszkodzeń dopuszczalne jest w stanie beznapięciowym i zabezpieczeniem tych obwodów przed niezamierzonym załączeniem napięcia.

4. Lokalizowanie uszkodzeń w obwodach elektrycznych lokomotywy dopuszczalne jest po zatrzymaniu wirników maszyn elektrycznych, natomiast usuwanie uszkodzeń dopuszczalne jest w stanie beznapięciowym i zabezpieczeniem tych obwodów przed niezamierzonym załączeniem napięcia.

5. Zabrania się podczas usuwania uszkodzeń:

- 1) bocznikować, unieruchamiać, odłączać i regulować urządzenia zabezpieczające w obwodach wysokiego i niskiego napięcia,
- 2) zmieniać układ połączeń przewodów elektrycznych,
- 3) stosować niewłaściwe wkładki bezpieczników topikowych.

§ 50

Środki bezpieczeństwa w czasie prac naprawczych pod taborem

1. Prace naprawcze pod taborem nie wyłączonym z ruchu są dopuszczalne przy zachowaniu następujących środków ostrożności:

- 1) wykonywane są, przez co najmniej dwie osoby,
- 2) na lokomotywie spalinowej unieruchomiony jest silnik spalinowy,
- 3) na lokomotywie elektrycznej opuszczone są odbieraki prądu i obwód WN jest uszynyony,
- 4) lokomotywa zabezpieczona jest przed zbiegnięciem, najechaniem i uruchomieniem.

§ 51

Postępowanie w czasie pożaru

1. W razie pożaru należy w miarę możliwości wyłączyć wszystkie urządzenia elektryczne w strefie pożaru będące pod napięciem oraz usunąć zagrożony tabor poza strefę pożaru. Zażądać natychmiastowego wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej od dyspozytora zasilania elektroenergetycznego poprzez dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.

2. Natychmiast przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą wszelkich dostępnych środków gaśniczych i podręcznego sprzętu gaśniczego.

3. Do gaszenia pożaru urządzeń i instalacji elektrycznych pod napięciem używać tylko odpowiednich środków gaśniczych, znajdujących się w miejscach określonych w regulaminie technicznym zakładu pracy lub punktu przeglądów kontrolnych albo dokumentacji technicznoruchowej pojazdu trakcyjnego.

4. Zabrania się gaszenia wodą lub środkami gaśniczymi zawierającymi wodę, urządzeń elektrycznych, które mogą znajdować się pod napięciem. Rozlewisk materiałów ropopochodnych nie należy gasić wodą.

5. Akcje gaszenia pożaru na torze zelektryfikowanym lub w jego pobliżu, środkami gaśniczymi nie przystosowanymi do gaszenia urządzeń elektrycznych, można rozpocząć dopiero po wyłączeniu napięcia w sieci trakcyjnej (nad torem, na którym stoi tabor i sąsiednich zelektryfikowanych torach).

6. Nie wolno kierować strumienia wody oraz środków i roztworów wodnych na sieć jezdnią znajdującą się pod napięciem.

§ 52

Pierwsza pomoc w przypadkach porażenia prądem

1. Przystępując do ratowania porażonego należy pamiętać o własnym bezpieczeństwie.
2. Do udzielenia pierwszej pomocy poszkodowanemu należy przystąpić w możliwie najkrótszym czasie od chwili porażenia prądem, bez względu na stan poszkodowanego i ratowanie prowadzić do momentu przybycia lekarza mając na uwadze, że:
 - 1) do udzielania pierwszej pomocy zobowiązany jest każdy pracownik znajdujący się w pobliżu miejsca wypadku i znający zasady postępowania w takich przypadkach,
 - 2) nieudzielenie, opóźnienie pierwszej pomocy powodujące śmierć poszkodowanego bez przeszkód obiektywnych lub przerwanie bez decyzji lekarza akcji ratunkowej, jest przestępstwem określonym w przepisach prawa karnego,
 - 3) tylko lekarz ma prawo decydowania o przerywaniu akcji ratunkowej i wydania orzeczenia o śmierci.
3. Poza przystąpieniem do udzielenia pierwszej pomocy poszkodowanemu należy w jak najkrótszym, możliwym czasie zażądać przybycia Pogotowia Ratunkowego.
4. Czynności ratunkowe należy wykonywać w warunkach bezpiecznych tzn. gdy nie ma bezpośredniego zagrożenia:
 - 1) jeżeli poszkodowany znajduje się na wysokości to należy zapobiec możliwości upadku w chwili przerywania dopływu prądu lub też zapewnić mu bezpieczeństwo w chwili upadku,
 - 2) jeżeli poszkodowany znajduje się wewnątrz, pod lub na dachu spalinowego pojazdu trakcyjnego z pracującym silnikiem spalinowym to należy natychmiast wyłączyć ten silnik.
5. W czasie ratowania należy działać:
 - 1) SZYBKO - nie tracić czasu na przyglądanie się porażonemu, poszukiwaniu osób mogących pomóc i inne zbędne czynności,
 - 2) SPRAWNIE - wykonywać tylko czynności zamierzone, celowe, związane z ratowaniem poszkodowanego,
 - 3) SPOKOJNIE - nie wpadać w panikę,
 - 4) jeżeli poza udzielającym pomocy nie ma przy poszkodowanym innej osoby to nie należy odstępować poszkodowanego.
6. W przypadku gdy zachodzi podejrzenie złamania kręgosłupa (np. przy upadku z wysokości) to należy ułożyć poszkodowanego na twardym podłożu. Unikać zmian pozycji poszkodowanego.
7. Jeżeli u poszkodowanego występuje obfite krwawienie (żylnie lub tętnicze) to udzielanie pierwszej pomocy należy rozpocząć od zatarowania krwotoku.
8. Nie wolno pozostawić poszkodowanego w warunkach obniżających temperaturę jego ciała np. na mrozie. W przypadku przeciwwskazań w transportowaniu, poszkodowanego należy zabezpieczyć przed wychłodzeniem.
9. Nie wolno wlewać do ust żadnych płynów.

§ 53

Uwolnienie porażonego spod działania prądu elektrycznego

O napięciu do 1 kV

1. Osoba ratująca musi dokonać wyboru metody uwolnienia porażonego w zależności od warunków w jakich nastąpiło porażenie, mając na uwadze potrzebę natychmiastowego uwolnienia porażonego i własne bezpieczeństwo.

2. Dopuszcza się następujące metody uwalniania poszkodowanego:

1) przez wyłączenie napięcia, w jeden z następujących sposobów:

a) przez otwarcie właściwych łączników od strony zasilania (wyłącznik danego urządzenia lub obwodu, wyłącznik samoczynny baterii akumulatorów pojazdu itp.),

b) przez usunięcie wkładek topikowych bezpieczników z obwodów zasilających,

c) przez przecięcie przewodów od strony zasilania za pomocą narzędzia z izolowaną rękojeścią,

d) przez wykonanie celowego zwarcia,

2) przez odciągnięcie porażonego od urządzenia będącego pod napięciem za pomocą dostępnych środków (sucha odzież, rękawice itp.),

3) przez odizolowanie porażonego uniemożliwiające przepływ prądu przez jego ciało tj:

a) przy przepływie prądu przez ciało porażonego od ręki do nóg objawiające się zaciśnięciem jednej ręki na urządzeniu pod napięciem, odizolowania należy dokonać przez podsuniecie pod porażonego materiału izolacyjnego takiego jak dywanik dielektryczny, tworzywa sztuczne, suche materiały tekstylne itp,

b) przy przepływie prądu od jednej ręki do drugiej - występującym gdy ciało porażonego jest odizolowane od przewodzącego podłoża lub gdy podłoże jest nieprzewodzące, należy przerwać obwód prądu przez kolejne odginanie palców jednej ręki.

3. Przy uwalnianiu porażonego wskazane jest by niosący pomoc był odizolowany od podłoża przy pomocy materiałów nie przewodzących prądu elektrycznego (dielektryki).

O napięciu powyżej 1 kV

1. Dopuszcza się uwalnianie poszkodowanego przez:

1) wyłączenie napięcia właściwego obwodu elektrycznego przez otwarcie odpowiednich odłączników sieci trakcyjnej.

2) w przypadku braku możliwości szybkiego wyłączenia lub odłączenia napięcia dopuszcza się wykonanie w bezpieczny sposób celowego zwarcia sieci trakcyjnej.

3) odciągnięcie porażonego od urządzeń będących pod napięciem - należy dokonać w przypadku braku możliwości wyłączenia napięcia, posługując się sprzętem izolacyjnym zasadniczym (drażki izolacyjne uszyniaczy ochronnych, drażki izolacyjne manipulacyjne,

kleszcze do bezpieczników) i dodatkowym (rękawice dielektryczne, dywaniki i chodniki izolacyjne).

2. Wykonując celowe zwarcie przy pomocy np. przenośnego uszyniacza należy zachować wzmożoną ostrożność ze względu na automatykę układów zasilania (układ próby linii) i napięcie krokowe.

3. W przypadku braku innych możliwości szybkiego i bezpiecznego wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej należy zażądać natychmiastowego wyłączenia napięcia.
4. Podczas odciągania porażonego należy zachować szczególną ostrożność ze względu na możliwość wystąpienia napięcia krokowego.

§ 54

Pierwsza pomoc przy porażeniu prądem elektrycznym

1. Po uwolnieniu poszkodowanego spod działania prądu należy niezwłocznie przystąpić do udzielenia pierwszej pomocy. W zależności od stanu poszkodowanego wykonujemy:

- 1) w przypadku gdy poszkodowany jest przytomny i brak innych obrażeń ciała należy rozluźnić ubranie i bezzwłocznie przekazać poszkodowanego pod opiekę lekarza. Poszkodowany do chwili badania lekarskiego powinien pozostawać w pozycji leżącej. Nieprzestrzeganie powyższej zasady może być przyczyną groźnych zaburzeń fizjologicznych organizmu w późniejszym terminie,
- 2) w przypadku gdy poszkodowany jest nieprzytomny, oddycha, krążenie krwi jest wydolne i brak innych obrażeń - należy ułożyć go na boku, rozluźnić mu ubranie i w celu przywrócenia przytomności potrząsać za ramię, stosować zimne okłady na skronie i kark. Do czasu przybycia lekarza bacznie obserwować czy nie traci oddechu,
- 3) w przypadku, gdy poszkodowany jest nieprzytomny, nie oddycha i krążenie krwi jest zachowane (wyczuwalne tętno na tętnicach w okolicy szyjnej lub skroniowej) - należy porażonego położyć na wznak, porozpinać uciskające części garderoby i przystąpić do wykonywania sztucznego oddychania.

§ 55

Zasady stosowania zabiegu sztucznego oddychania

1. Przy stosowaniu zabiegu sztucznego oddychania należy kierować się następującymi zasadami:

1) sztuczne oddychanie stosować należy w przypadkach:

- a) zupełnego braku oddechu u poszkodowanego,
- b) stopniowego zamierania oddechu,
- c) jeżeli oddychanie poszkodowanego jest nieregularne, płytkie i o długich odstępach czasu,

2) zabieg sztucznego oddychania należy rozpocząć natychmiast po uwolnieniu poszkodowanego spod napięcia i stwierdzeniu jednego z w/w przypadków oraz stwierdzeniu obecności krążenia krwi,

3) zabieg sztucznego oddychania stosować równocześnie z masażem serca (o ile stwierdzony zostanie brak krążenia krwi) do chwili, gdy poszkodowany zaczyna oddychać równomiernie.

Sztuczne oddychanie należy wykonywać do czasu przybycia lekarza lub stwierdzenia objawów samodzielnego oddychania.

2. Sztuczne oddychanie należy rozpocząć od udrożnienia dróg oddechowych w następujący sposób: 1) w przypadku zaciśnięcia ust należy cztery palce obu rąk położyć poza kąty szczęki dolnej i kciukiem opierając o jej zakończenie wysunąć ją naprzód tak, aby siekacze dolne wysunięte zostały przed siekacze górne. Jeżeli nie udaje się w ten sposób otworzyć ust należy włożyć ostrożnie między szczęki (pomiędzy zęby trzonowe) deseczkę, płytkę lub trzonek łyżki i rozewrzeć je,

2) usunąć z jamy ustnej ciała obce (np. sztuczne szczęki),

3) nie zmieniając stopnia rozwarcia szczęk prawą ręką ująć szczyt czaszki porażonego i obrócić jego głowę o 90 stopni (na bok) w prawo, a następnie palec wskazujący zgięty w kształt haka wprowadzić w prawy kącik ust i odciągnąć go maksymalnie ku dołowi. Czynność ta umożliwi samoczynne wypłynięcie zawartości jamy ustnej i gardła, która może utrudniać oddychanie poszkodowanemu.

3. Po wykonaniu każdej w/w czynności należy sprawdzić, czy poszkodowany oddycha.

4. Gdy wykonanie tych czynności nie przyniosło rezultatów należy rozpocząć sztuczne oddychanie:

1) metodą „usta- usta” lub „usta - nos”,

2) w przypadku, gdy twarz porażonego jest uszkodzona, metodą Holger – Nielson przy zachowanym krążeniu krwi.

5. W przypadku stosowania metody „usta - usta” postępowanie jest następujące:

1) porażony leży na plecach, ratownik klęcząc wykonuje czynności związane z otwarciem i udrożnieniem dróg oddechowych,

2) klęcząc obok głowy porażonego odchylić jego głowę (odgiąć) maksymalnie do tyłu - jedna ręka ratującego znajduje się na czole porażonego druga na kości żuchwy,

3) wziąć wdech, nieco większy niż zwykle, nachylić się, objąć swymi ustami szczelnie usta porażonego,

4) wdmuchiwać powietrze dopóki klatka piersiowa porażonego nie podniesie się wyraźnie, czas wdmuchiwania ok. 1 - 2 sekund. Podczas wdmuchiwania powietrza do ust, nos porażonego musi być zatkany palcami ręki ratownika. Jeżeli występują duże opory powietrza należy powtórzyć czynności związane z udrożnieniem dróg oddechowych. Jeżeli zamiast klatki piersiowej uniesie się brzuch - oznacza to, że ratujący „przedmuchał się” do żołądka co grozi spowodowaniem niebezpiecznych wymiotów porażonego. Ratujący powinien zmniejszyć siłę następnych wdechów tak, aby unosiła się i opadała klatka piersiowa, a brzuch pozostał nieruchomy,

5) ratownik obserwuje klatkę piersiową porażonego i po zwolnieniu ucisku nosa zbliża swoje ucho do jego nosa i ust w celu usłyszenia szmeru wydechu. Brak ruchu klatki piersiowej oraz szmeru oznacza nieskuteczność prowadzących czynności,

6) czynności opisane w podpunktach 4 i 5 należy wykonywać z częstotliwością 12-15 razy na minutę kontrolując co 1-2 min. czy oddech nie został przywrócony.

6. Dopuszcza się stosowanie do sztucznego oddychania specjalnych aparatów, zgodnie z ich instrukcją obsługi.

7. Sztuczne oddychanie metodą „usta - usta” z jednoczesnym masażem serca. Brak tętna na dużych tętnicach wskazuje na zatrzymanie akcji serca, migotanie komór serca lub niedostateczną jego pracę. W takich przypadkach jak najszybciej przystąpić do wykonywania sztucznego oddychania z jednoczesnym masażem serca.

Podczas takiego zabiegu należy postępować następująco:

1) porażonego układa się w pozycji jak do sztucznego oddychania, na sztywnym podłożu,

2) ratujący klęka jak przy wykonywaniu sztucznego oddychania,

3) rozwartą lewą ręką i jej nadgarstek ratujący kładzie na dolną część mostka tak, aby tylko nadgarstek stykał się z mostkiem porażonego a prawą ręką kładzie na lewej,

4) wykorzystując ciężar własnego ciała wykonywać krótkie i nagłe pchnięcia (uciski) mostka tak silnie aby ugiął się w głąb 5-6 cm. Uciski muszą być wykonywane z szybkością ok. 70 razy na minutę. Zarówno pojedynczy ratownik, jak i dwóch ratowników, wykonuje na przemian sztuczne oddychanie i masaż serca wg schematu:

2 wdechy - 30 ucisków, 2 wdechy - 30 ucisków itd. Akcję ratowniczą prowadzi się do momentu przyjazdu pogotowia.

8. W przypadku stosowania metody Holger - Nielson (krążenie krwi wydolne) sposób postępowania jest następujący:

- 1) porażony ułożony jest na brzuchu z rękami pod głową - głowa oparta policzkiem na rękach,
- 2) ratownik klęka na jedno kolano przy głowie porażonego, stopa drugiej nogi ratownika znajduje się przy łokciu porażonego,
- 3) WDECH - uchwycić należy za ramiona porażonego tuż nad łokciami i unieść je ku górze,
- 4) WYDECH - ręce porażonego opuścić do podłoża, ratujący kładzie dłonie na plecach porażonego, przenosi ciężar swojego ciała przez wyprostowane ręce na porażonego, wyciskając powietrze z jego płuc,
- 5) właściwe tempo wykonywania czynności - 10 razy na minutę.

9. O skuteczności akcji ratunkowej świadczy zanikanie silnego zabarwienia powiek, zaróżowienie się skóry i zwężenie źrenic:

- 1) dowodem przywrócenia samodzielnego krążenia jest utrzymywanie się tętna po zaprzestaniu masażu serca,
- 2) jeżeli przywrócona akcja serca znów ustanie to ponownie należy przystąpić do masażu, aż do osiągnięcia trwałego wyniku.

10. Gdy porażony jest przytomny lub wrócił do przytomności po uprzednim zemdleniu lub oszołomieniu prądem elektrycznym należy go ułożyć wygodnie, nie pozwalać wstawać i utrzymywać w cieple.

§ 56

Pierwsza pomoc w innych wypadkach

Poniższe postanowienia dotyczą pomocy przed lekarskiej. Jeżeli pogotowia lub lekarza nie wezwano, to poszkodowanego należy odtransportować do placówki służby zdrowia. Zatrzymanie krwotoku żylnego i tętniczego

1. Krwawienie żylnie i tętnicze musi być zatrzymane w pierwszej kolejności.
2. W przypadku wystąpienia krwawienia żylnego, którego objawem jest jednostajne wylewanie się krwi ciemnej należy:
 - 1) unieść krwawiącą kończynę (w przypadku krwotoku z kończyn),
 - 2) położyć na ranę warstwę gazy jałowej, a następnie warstwę ligniny lub waty i mocno przybandażować. Jeśli po chwili opatrunek przesiąka krwią to należy wzmocnić go dodatkową warstwą waty i silnym przybandażowaniem.
3. W przypadku wystąpienia krwawienia tętniczego, którego objawem jest rytmiczne tryskanie jasnej krwi należy:

1) przy krwotokach z ran na:

a) kończynach górnych lub dolnych nałożyć suchy opatrunek uciskowy na miejsce krwawiące. W wyjątkowych przypadkach założyć opaskę uciskową. Opaska uciskowa (guma, chustka, pasek) powinna być założona na warstwę tkaniny. Opaskę uciskową należy zwalniać co godzinę na kilka sekund. Dokładny czas założenia opaski (godzinę i minutę) należy w widoczny sposób zaznaczyć na opatrunku (najlepiej przypiąć karteczkę z adnotacją godziny i minuty jej założenia). Nie wolno używać drutu, sznura i innych cienkich, nieelastycznych materiałów, gdyż mogą uszkodzić tkanki w miejscu ucisku i spowodować nieodwracalny skurcz tętnicy,

b) głowie, klatce piersiowej, jamie brzusznej nałożyć suchy opatrunek uciskowy na miejsce krwawiące,

2) po przywróceniu oddechu i czynności serca - o ile nastąpiło wstrzymanie - należy założyć suchy opatrunek na miejsce krwawienia.

4. W wyżej wymienionych przypadkach konieczna jest jak najszybsza pomoc lekarza ze względu na możliwość utraty krwi przez poszkodowanego.

5. Krwawienie niewielkich ran tamować po przywróceniu czynności oddechowych i akcji serca, po przemyciu rany roztworem wody utlenionej przez nałożenie opatrunku z plastra z gazą lub nałożenie warstwy ligniny względnie waty i przybandażowania. W przypadku większych obrażeń rany nie oczyszczać i nie przemywać oraz nie usuwać z ran obcych ciał. Należy nałożyć opatrunek i jak najszybciej oddać poszkodowanego pod opiekę lekarza. Zwichnięcia i złamania

6. Poszkodowanego z podejrzeniem złamania kręgosłupa lub miednicy należy ułożyć i transportować na sztywnym podłożu (deska, drzwi, podłoga samochodu) do chirurga.

7. Jeżeli którykolwiek duży staw (np. bark, łokieć, kolano) jest usztywniony lub zniekształcony należy unieruchomić kości tworzące staw, nie zmieniając ich ustawienia względem siebie. Unieruchomienie powinno obejmować przynajmniej połowę długości, sąsiadujących ze sobą kości:

1) jeżeli istnieje podejrzenie złamania kości w obrębie kończyn należy unieruchomić czymkolwiek złamaną kończynę, pamiętając o zasadzie unieruchomienia dwóch stawów sąsiadujących z miejscem złamania,

2) w przypadku braku sztywnego przedmiotu, przy złamaniach kończyn, umocować rękę do tułowia, nogę do nogi, palec do palca. Oparzenia łukiem elektrycznym lub ogniem

8. Miejsc oparzonych niczym nie polewać i nie smarować.

9. Zabezpieczyć oparzone powierzchnie przed zanieczyszczeniem lub wniknięciem bakterii przez nałożenie jałowego opatrunku na miejsca ze zniszczonymi pęcherzami i miejsca zwęglone.

10. Przy oparzeniach obejmujących większą powierzchnię ciała ze względu na mogący nastąpić wstrząs oparzeniowy poszkodowanego należy przekazać jak najszybciej pod opiekę lekarza.

11. W przypadku głębokich oparzeń obejmujących mięśnie, należy podać oparzonemu do wypicia (o ile jest przytomny) ok. 1/2 szklanki wody, w której rozpuszczono 1-2 łyżeczki dwuwęglanu sodu (soda oczyszczona). Zmniejsza to możliwość uszkodzenia nerek przez substancje wydzielane, przez oparzone mięśnie do krwi.

12. Oparzenia oczu wymagają szybkiej interwencji lekarza, najlepiej okulisty. Do momentu udzielenia pierwszej pomocy przez lekarza przyłożyć na oczy jałową gazę, a na nią warstwę waty. Gazę można zwilżyć wodą.

13. Oparzenia kwasem i ługiem zasadowym,

- 1) Miejsca oparzone chemicznie należy zmywać strumieniem wody przez kilka a nawet kilkanaście minut, usuwając substancję chemiczną. Pozostałe resztki substancji zobojętniamy:
- 2) w przypadku oparzenia kwasami, powierzchnię oparzoną spłukujemy płynami o charakterze zasadowym np. 3% roztworem sody oczyszczonej, roztworem mydła lub wodą wapienną,
- 3) w przypadku oparzenia ługami, powierzchnię oparzoną spłukujemy słabymi roztworami kwasów np. 3% kwasem bornym, 1% kwasem octowym lub 1% kwasem cytrynowym.

Po zakończeniu spłukiwania, na oparzoną powierzchnię należy nałożyć suchy, jałowy opatrunek.

14. Odmrożenia

- 1). Odmrożoną część ciała rozcierać suchymi, welnianymi rękawicami lub suknem. Z chwilą kiedy odmrożone miejsce poczerwienieje należy posmarować je tłuszczem (masłem, maścią borną) i ciało owinąć.
- 2). Jeżeli w miejscu odmrożenia stwierdza się pęcherze, co świadczy o poważnym odmrożeniu (II stopnia), to miejsca takiego nie należy smarować tłuszczem, lecz trzeba je opatrzyć na sucho (opatrunek jałowy) i poszkodowanego skierować do szpitala. Omdlenie

15. Objawy omdlenia:

- 1) chory skarży się na nagłe osłabienie, szum w uszach, mroczki przed oczami,
- 2) występuje zblednięcie skóry i warg,
- 3) utrata przytomności,
- 4) osunięcie się lub gwałtowny upadek na ziemię,
- 5) tętno bardzo słabo wyczuwalne, zwolnione, oddech prawie niewidoczny.

16. Udzielenie pomocy:

- 1) w przypadku objawów zagrażających omdleniem, osobę ratowaną posadzić na krześle i silnie pochylić do przodu obniżając jej głowę między kolana lub położyć na wznak z głową nieco obniżoną,
- 2) osobie leżącej unieść nogi do góry,
- 3) zapewnić dopływ świeżego powietrza,
- 4) rozpiąć części ubrania utrudniające oddychanie i krążenie krwi,
- 5) twarz i pierś ratowanego spryskać wodą,
- 6) podać do wżchania amoniak,
- 7) po odzyskaniu przytomności stopniowo opuścić nogi, posadzić, pozwolić na wstawanie, podać 10 - 15 kropel kardiamidu lub filiżankę czarnej kawy.

§ 57

Korzystanie z telefonów komórkowych i urządzeń elektronicznych

1. Wprowadza się całkowity zakaz wykorzystywania telefonów komórkowych publicznej sieci telefonii komórkowej (GSM) w czasie pełnienia obowiązków służbowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Urządzeń tych nie wolno użytkować obsłudze pociągu podczas jazdy po liniach kolejowych. Zakaz nie dotyczy sytuacji wyższej konieczności związanych z sytuacjami alarmowymi oraz w przypadku braku możliwości nawiązania łączności z dyspozytorem w sytuacjach mogących wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu.
2. W przypadku dostępu do urządzeń elektronicznych, dopuszcza się możliwość odczytu przez członków drużyny trakcyjnej dokumentów związanych bezpośrednio z wykonywaniem pracy tj. min. WOS, Rozkład jazdy, instrukcje z zachowaniem obowiązujących zasad bezpieczeństwa ruchu.
3. Wprowadza się zakaz używania jakichkolwiek urządzeń multimedialnych podczas wykonywania czynności służbowych w celach innych niż służbowych np. mogących zakłócić dźwięki akustyczne.

Rozdział VI

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1 (Alza Cargo – T1)

WZÓR PRAWA KIEROWANIA (dotyczy prowadzących pojazdy wyłącznie w obrębie bocznicy)



**PRAWO
KIEROWANIA
POJAZDEM KOLEJOWYM**

***** (pracodawca) PRAWO KIEROWANIA POJAZDEM KOLEJOWYM Seria Nr (własnoręczny podpis posiadacza) mp okrągłej Pan (nazwisko) Imię (imię) ur. (data urodzenia)		Na podstawie egzaminu kwalifikacyjnego złożonego w dniu r. na (wytłumaczyć nazwę stanowiska) (świadectwo nr z dnia r.) oraz zaliczonej jazdy próbnej w dniu r. uzyskał prawo samodzielnego kierowania (wymienić rodzaj pojazdu szynowego) mp okrągłej dnia r. (stempel i podpis wydającego) Symbol druku ścisłego zarachowania
--	--	---

po złożeniu format A7, tło białe, litery czarne

 KARTA znajomości szlaku maszynisty nr na rok (podpis posiadacza karty)	1. Karta znajomości szlaku służy na okres od 1 stycznia do 31 grudnia każdego roku kalendarzowego. 2. Po upływie każdego miesiąca maszynista wpisuje do rubryki 5. datę ostatniej jazdy w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej. 3. Po zakończeniu okresu używania karty znajomości szlaku, należy ją podpisać i zwrócić wystawiającemu otrzymując w zamian nową. Do nowej karty znajomości szlaku należy wpisać do rubryki 4 datę ostatniej jazdy z rubryki 5 poprzedniej karty. 4. Nagłówek karty znajomości szlaku, rubryki 1, 2, 3, 4 wypełnia administracja zakładu pracy, a rubrykę 5 maszynista
---	---



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

podpisem:

.....
(podpis maszynisty)

Załącznik 3 (Alza Cargo – T1)

Rejestr znajomości odcinków linii kolejowych Przez maszynistów pojazdów trakcyjnych

(pieczęć firmy)

(imię i nazwisko, stanowisko)

[illegible]

Wyjazdjazd w celu nabywania zanjomości odcinków linii kolejowych

(nazwa i adres firmy)

imię i nazwisko, stanowisko poznającego odcinki linii

I.p.	Data	Nr pociągu / Nr wykazu	Godzina odjazdu	Poznawany odcinek linii kolejowej	Rodzaj, seria i nr pojazdu kolejowego	Podpis pracownika poznającego odcinek linii kolejowej	Potwierdzenia wykonania jazdy
1	2	3	4	5	6	7	8
1				Stacja początkowa			
				przez stację			
				Stacja końcowa			
				Stacja początkowa			
2				przez stację			
				Stacja końcowa			
3				Stacja początkowa			
				przez stację			
				Stacja końcowa			
				Stacja początkowa			
4				przez stację			
				Stacja końcowa			

data i podpis przyjmującego

Zakres czynności podczas wstępnych oględzin technicznych wagonów i urządzeń hamulcowych w pociągach towarowych

1. Postanowienia ogólne
Wstępnych oględzin technicznych wagonów i urządzeń hamulcowych w pociągach towarowych dokonuje drużyna trakcyjna na ustne lub pisemne polecenie dyżurnego ruchu.
2. Obowiązki drużyny trakcyjnej podczas wstępnych oględzin technicznych wagonów i urządzeń hamulcowych w składzie pociągu towarowego:
 - 1) Szczegółowe obowiązki drużyny trakcyjnej podczas wstępnych oględzin technicznych wagonów i urządzeń hamulcowych w składzie pociągu towarowego określają postanowienia instrukcji Alza Cargo – W2.
 - 2) Numery wagonów zagrażających bezpieczeństwu ruchu maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu, wagony te należy wyłączyć z pociągu – maszynista powinien upewnić się o wyłączeniu tych wagonów.
 - 3) Po dokonaniu wstępnych oględzin technicznych wagonów i urządzeń hamulcowych należy dokonać szczegółowej próby hamulców zespolonych.
 - 4) Próbę hamulca zespolonego przeprowadza rewident taboru przy współpracy z maszynistą.
 - 5) Ostateczną decyzję w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń do stanu technicznego wagonów lub pracy urządzeń hamulcowych podejmuje maszynista.
 - 6) Kartę próby hamulca podpisują: maszynista i rewident, którzy próbę hamulca wykonywali.
 - 7) O zakończeniu wstępnych oględzin technicznych wagonów i urządzeń hamulcowych oraz przeprowadzeniu próby hamulca, maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu dostępnymi środkami łączności lub osobiście.

Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa w przypadku uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego

1. W przypadku wystąpienia awarii urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego maszynista zobowiązany jest:
 - 1) uruchomić układ opuszczania odbieraków prądu,
 - 2) uruchomić nagłe hamowanie w celu zatrzymania pociągu (pojazdu trakcyjnego),
 - 3) zabezpieczyć zatrzymany pociąg (pojazd trakcyjny) przed zbiegnięciem,
 - 4) sprawdzić wzrokowo zakres uszkodzeń urządzeń i ewentualnie sieci trakcyjnej,
 - 5) poinformować o zaistniałej sytuacji dyżurnego ruchu za pośrednictwem łączności radiowej lub innych dostępnych środków i zażądać pomocy.
2. Postępowanie drużyny trakcyjnej przy wystąpieniu awarii urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego bez potrzeby wyłączania napięcia w sieci trakcyjnej:
 - 1) dokonać odłączenia uszkodzonego urządzenia z wnętrza pojazdu w przypadku, gdy konstrukcja pojazdu trakcyjnego umożliwia wykonanie tej czynności,
 - 2) gdy jazda jest niemożliwa uzgodnić z dyżurnym ruchu dalszy tok postępowania żądając pojazdu zastępczego.
3. Postępowanie maszynisty w przypadku wystąpienia uszkodzeń urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego, których usunięcie na szlaku jest wymagane i zachodzi potrzeba wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej.
 - 1) maszynista zobowiązany jest porozumieć się z dyżurnym ruchu i zażądać wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej oraz przybycia pogotowia sieciowego podając mu swoje nazwisko, numer pociągu, szlak lub stację, numer toru oraz kilometr linii i lokatę słupa trakcyjnego,
 - 2) zabranie się drużynie trakcyjnej wchodzenia na dach pojazdu trakcyjnego znajdującego się na torze pod siecią trakcyjną,
 - 3) po przyjeździe pogotowia sieciowego jego pracownicy przygotowują miejsce pracy przy pomocy swojego sprzętu ochronnego,
 - 4) maszynista dokonuje rozładowania kondensatora przez podniesienie do uczynionej sieci trakcyjnej sprawnych odbieraków prądu a w przypadku ich uszkodzenia, przez zamknięcie styczników uszyniających obwód główny. Wykonanie tych czynności, maszynista odnotowuje w książce pokładowej pojazdu z napędem a uprawniony pracownik pogotowia sieciowego przyjmuje ten fakt do wiadomości za podpisem,
 - 5) pracę na dachu pojazdu trakcyjnego związaną z zabezpieczeniem uszkodzonych odbieraków prądu (np. przez podwiązanie), uwolnieniem taboru z uszkodzonej sieci trakcyjnej oraz przełączenia odłączników nożowych pantografu wykonują pracownicy pogotowia sieciowego,
 - 6) za prawidłowe zabezpieczenie urządzeń na dachu odpowiedzialny jest pracownik pogotowia sieciowego, który zgłasza fakt zakończenia robót maszyniście. Maszynista dokonuje stosownych zapisów w książce pokładowej pojazdu.

Postępowanie w czasie pożaru w pociągu lub na pojeździe trakcyjnym

W przypadku pożaru w pociągu lub na pojeździe trakcyjnym należy:

1. Podawać sygnał „POŻAR” – jeden długi i dwa krótkie dźwięki, powtarzane kilkakrotnie.
2. Powiadomić przy użyciu łączności radiowej najbliższy posterunek ruchu.
3. Palący się tabor znajdujący się na torze zelektryfikowanym należy w miarę możliwości przestawić na tor nieelektryfikowany.
4. Zatrzymać i zabezpieczyć przed zbiegnięciem taboru.
5. Wyłączyć silnik spalinowy pojazdu trakcyjnego.
6. Wyłączyć wszystkie wentylatory.
7. Opuścić odbieraki prądu elektrycznego pojazdu trakcyjnego.
8. Odłączyć baterię akumulatorów.
9. W elektrycznych pojazdach trakcyjnych rozładować kondensatory odgromowe przez otwarcie drzwi przedziału (szafy wn) lub kłapy skrzyni aparatury wn oraz rozładować w odpowiedni sposób kondensatory filtrów sieciowych i komutujące.
10. Przystąpić do gaszenia pożaru, kierując strumień środka gaśniczego na ogień a w przypadku pojazdu wyposażonego w sprawną instalację p/poż. postępować zgodnie z dokumentacją techniczną – ruchową pojazdu.
11. Jeżeli zachodzi obawa, że pożar nie jest do ugaszenia własnymi środkami gaśniczymi i swoim rozmiarem może objąć skład pociągu należy w miarę możliwości ponownie uruchomić pojazd trakcyjny i odjechać palącym się pojazdem od składu pociągu lub odciągnąć pojazd trakcyjny innym pojazdem.
12. Jeżeli po podjętej akcji gaśniczej pożar rozprzestrzenia się, należy wezwać straż pożarną oraz zażądać wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej.
13. Pojazd z zamkniętymi drzwiami przedziału wn (zamkniętymi klapami skrzyń wn) należy traktować jako pojazd znajdujący się pod napięciem sieci trakcyjnej.
14. Ponowne załączenie napięcia w sieci trakcyjnej może nastąpić po zakończeniu akcji ratunkowej, w porozumieniu z dyspozytorem zasilania Zakładu Energetyki Kolejowej i po uzyskaniu zgody kierującego tą akcją.

Wykaz usterek eliminujących przyjęcie pojazdu trakcyjnego do pracy przez drużynę trakcyjną

1. Usterki i uszkodzenia w zestawach kołowych:
 - 1) obluzowanie obręczy na kole bosym lub osi w piaście koła,
 - 2) poprzeczne pęknięcie osi,
 - 3) pęknięcie obręczy lub piasty koła.
2. Usterki i uszkodzenia dotyczące innych części pojazdów trakcyjnych (dotyczy trakcji elektrycznej i spalinowej):
 - 1) uszkodzony sygnał dźwiękowy (w uzasadnionych przypadkach, dopuszcza się jazdę z jednym sprawnym sygnałem),
 - 2) nienależycie działające osygnalizowanie (postępowanie zgodnie z instrukcją Ir-1),
 - 3) nieprawidłowo działająca sprężarka, (dopuszcza się jazdę z 1 czynną sprężarką przy lokomotywach wyposażonych w 2 sprężarki, fakt należy odpisać w książce pojazdu i powiadomić dyspozytora),
 - 4) niedostateczna szczelność układu powietrznego,
 - 5) nieprawidłowo działający którykolwiek z hamulców lub przekroczona dopuszczalna grubość wstawek (klocków) hamulcowych,
 - 6) pęknięcie opaski, wieszaka lub jednego z głównych piór sprężyny nośnej (resoru) albo sprężyny,
 - 7) wytopiona lub pęknięta panewka łożyska,
 - 8) pęknięty kadłub maźnicy, pęknięcia ostoi pojazdu oraz pęknięcia ramy wózka,
 - 9) uszkodzony lub wadliwie działający układ napędowy (sprzęgło, skrzynia biegów, urządzenie zmiany kierunku jazdy, wały napędowe, przekładnia główna, silnik trakcyjny, przetwornik hydrauliczny, prądnica główna),
 - 10) brak zabezpieczających urządzeń dźwigniowej przekładni hamulca,
 - 11) uszkodzone elementy układu ciągowo - zderznego, eliminujące dalszą jazdę pociągu,
 - 12) nieprawidłowo działająca przetwornica,
 - 13) nieprawidłowo działające urządzenia samoczynnego hamowania pociągów (SHP) lub czuwaka aktywnego (CA), radio-stop, kontroli hamowania pociągu (KHP), ETCS.
 - 14) nieprawidłowo działająca radiołączność pociągowa, prędkościomierz,
 - 15) uszkodzenie lub brak urządzeń ochrony przeciwprzepięciowej, napięciowej, przetężeniowej, zwarciowej i odgromowej,
 - 16) nieszczelność przekładni zębatej powodująca wyciekanie smaru,
 - 17) nieprawidłowo działające urządzenia chłodzenia silników trakcyjnych,
 - 18) uszkodzone lub nieprawidłowo działające manometry i zawory bezpieczeństwa układów powietrznych,
 - 19) niesprawny układ sygnalizacji pożaru,
 - 20) nieprawidłowo działający układ sterowania i rozrządu,

3. Usterki i uszkodzenia dotyczące pojazdów trakcji elektrycznej:

- 1) nieprawidłowo działający odbierak prądu, (w uzasadnionych przypadkach, uwzględniając pozostałe zapisy instrukcji, dopuszcza się jazdę na 1 sprawnym odbieraku prądu, fakt należy zgłosić do dyspozytora),
- 2) nieprawidłowo działające styczniki WN obwodu głównego,
- 3) nieprawidłowo działający wyłącznik szybki,
- 4) uszkodzenia oporów rozruchowych,

4. Usterki i uszkodzenia dotyczące pojazdów trakcji spalinowej:

- 1) niesprawny układ rozruchu, smarowania, chłodzenia, 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.

Ponadto 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, bhp oraz inny sprzęt zgodnie z obowiązującymi wymogami dla danej serii pojazdu.

WZÓR UPOWAŻNIENIA

7. Egzamin okresowy: (na stanowisku) (data egzaminu) (podpis i pieczęć/poświadczającego) 8. Egzamin okresowy: (na stanowisku) (data egzaminu) (podpis i pieczęć/poświadczającego) 9. Egzamin okresowy: (na stanowisku) (data egzaminu) (podpis i pieczęć/poświadczającego) - 4 -	 (stempel podłubny (prezidencyjny)) UPOWAŻNIENIE Nr Miejsce na fotografię (3 cm x 4 cm) Wydane na podstawie § 43 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 101) (podpis posiadacza) Uprawnia: (imię i nazwisko pracownika) (data i miejsce urodzenia) do wykonywania czynności na: (nazwa stanowiska) Wystawił: (data, podpis i pieczęć/poświadczającego) Symbol druku (dotyczy zapisu w archiwum)
--	--

1. Autoryzacja na: (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego) (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć/poświadczającego) 2. Autoryzacja na: (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego) (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć/poświadczającego) 3. Autoryzacja na: (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego) (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć/poświadczającego) - 2 -	4. Autoryzacja na: (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego) (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć/poświadczającego) 5. Autoryzacja na: (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego) (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć/poświadczającego) 6. Autoryzacja na: (obszar, nazwa technicznego posterunku ruchu lub typ pojazdu kolejowego) (data dokonania autoryzacji) (podpis i pieczęć/poświadczającego) - 3 -
--	--

po złożeniu format A 7

UWAGA: dodawane do upoważnienia strony zachowują kolejną numerację

Załącznik nr 10 (Alza Cargo– T1)

WZÓR ŚWIADECTWA UZUPEŁNIAJACEGO MASZYNISTY

ŚWIADECTWO (UZUPEŁNIAJĄCE) MASZYNISTY 3. KATEGORIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH OBJĘTYCH UPRAWNIENIAMI Uwagi: 4. INFORMACJE DODATKOWE 5. ZNAJOMOŚĆ JĘZYKÓW Znajomość języków obowiązujących w ramach Infrastruktury, której dotyczy świadectwo. Data Język Uwagi 6. OGRANICZENIA	ŚWIADECTWO (UZUPEŁNIAJĄCE) MASZYNISTY 1. DANE DOTYCZĄCE PRACODAWCY/JEDNOSTKI ZAWIERAJĄCEJ UMOWĘ Przewoźnik kolejowy ☐ Zarządca Infrastruktury ☐ Miejsce pracy Adres pocztowy Miejscowość – kraj 2. DANE DOTYCZĄCE POSIADACZĄ Miejsce urodzenia Data urodzenia - - Obywatelstwo Adres pocztowy Pocztą Miejscowość – państwo Podpis Zdjęcie	AlzaCargo® PL ŚWIADECTWO (UZUPEŁNIAJĄCE) MASZYNISTY Wykazujące Infrastrukturę, w obrębie której maszynista jest uprawniony do prowadzenia oraz tabor kolejowy, do prowadzenia którego jest on uprawniony zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE i obowiązującym prawodawstwem krajowym Nazwa Numer referencyjny nadany przez pracodawcę Data wydania - - Data wygaśnięcia Organ wydający Adres pocztowy Wewnętrzny numer rej. Płatność
ŚWIADECTWO (UZUPEŁNIAJĄCE) MASZYNISTY 7. TABOR KOLEJOWY DO PROWADZENIA KTÓREGO MASZYNISTA JEST UPRAWNIONY Data Opis Uwagi	ŚWIADECTWO (UZUPEŁNIAJĄCE) MASZYNISTY 8. INFRASTRUKTURA W RAMACH KTÓREJ MASZYNISTA JEST UPRAWNIONY DO PROWADZENIA Data Przedłużenie Uwagi	ŚWIADECTWO (UZUPEŁNIAJĄCE) MASZYNISTY 8. INFRASTRUKTURA W RAMACH KTÓREJ MASZYNISTA JEST UPRAWNIONY DO PROWADZENIA Data Opis Uwagi

po złożeniu format A 7

Wykaz zmian:

[illegible]