

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

CZŁONEK ZARZĄDU

Wojciech Nastawny

08.07.2009
.....
(Data i podpis zatwierdzającego)

Spis treści

| | |
|---|-----------|
| Rozdział I CZĘŚĆ OGÓLNA | 5 |
| § 1 Podstawy prawne..... | 5 |
| § 2 Podstawowe pojęcia | 5 |
| § 3 Przedmiot i cel oraz zakres obowiązywania instrukcji | 6 |
| § 4 Obowiązujące przepisy i instrukcje | 6 |
| § 5 Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty..... | 7 |
| § 6 Zależność pracownicza maszynisty | 9 |
| § 7 Znajomość odcinków linii kolejowych i warunków miejscowych na bocznicach..... | 9 |
| § 8 Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym | 10 |
| Rozdział II OBOWIĄZKI MASZYNISTY W CZASIE WYKONYWANIA PRACY..... | 11 |
| § 9 Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy | 11 |
| § 10 Obowiązki maszynisty przy przyjmowaniu pojazdu trakcyjnego | 11 |
| § 11 Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki” | 13 |
| § 12 Dojazd lokomotywy do pociągu..... | 13 |
| § 13 Przygotowanie pociągu do jazdy..... | 14 |
| § 14 Rozruch pociągu..... | 14 |
| § 15 Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem..... | 15 |
| § 16 Przeszkody w ruchu pociągów | 16 |
| § 17 Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy manewrowej | 17 |
| § 18 Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy | 17 |
| § 19 Obsługa pojazdu trakcyjnego w okresie zimy | 18 |
| Rozdział III POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY..... | 19 |
| § 20 Pożar..... | 19 |
| § 21 Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej..... | 20 |
| § 22 Postępowanie maszynisty w razie wypadku kolejowego..... | 21 |
| § 23 Uszkodzenia w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym powietrzem..... | 22 |
| § 24 Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach biegowych podczas pracy pojazdu trakcyjnego | 22 |
| § 25 Uszkodzenie urządzeń na dachu lokomotywy elektrycznej | 23 |
| § 26 Uszkodzenie prędkościomierzy | 23 |
| § 27 Uszkodzenie syreny..... | 23 |
| § 28 Uszkodzenie maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego..... | 23 |
| § 29 Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdu pociągu..... | 24 |
| § 30 Postępowanie w przypadku niezdolności do pracy maszynisty | 24 |
| Rozdział IV BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY PRZY OBSŁUDZE POJAZDÓW KOLEJOWYCH..... | 24 |
| § 31 Dojście do pracy i postępowanie na terenie kolejowym | 24 |
| § 32 Bezpieczne przygotowanie lokomotywy do pracy | 26 |
| § 33 Bezpieczeństwo prac podczas przygotowania pociągu do odjazdu..... | 27 |
| § 34 Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy | 27 |

| | |
|--|-----------|
| § 35 Bezpieczeństwo podczas wykonywania oględzin technicznych pociągu oraz próby hamulców | 28 |
| § 36 Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas kończenia pracy | 28 |
| § 37 Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa w przypadku uszkodzenia urządzeń na dachu lokomotywy elektrycznej | 28 |
| § 38 Bezpieczeństwo podczas usuwania uszkodzeń w urządzeniach elektrycznych lokomotywy | 29 |
| § 39 Środki bezpieczeństwa w czasie prac naprawczych pod taborem | 29 |
| § 40 Postępowanie w czasie pożaru | 30 |
| § 41 Korzystanie z telefonów komórkowych i urządzeń elektronicznych | 30 |
| Rozdział V EUROPEJSKI SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM KOLEJOWYM (ERTMS) | 31 |
| § 42 Ogólny opis systemu | 31 |

Rozdział I CZĘŚĆ OGÓLNA

§ 1

Podstawy prawne

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

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym z późn. zm.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji z późn. zm.

§ 2

Podstawowe pojęcia

Podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji:

1. **Maszynista pojazdu trakcyjnego:** osoba zdolna oraz uprawniona do samodzielnego, odpowiedzialnego i bezpiecznego prowadzenia pociągów, w tym lokomotyw, lokomotyw manewrowych, pociągów roboczych (budowlanych), kolejowych pojazdów specjalnych lub pociągów przeznaczonych do kolejowego przewozu pasażerów lub towarów.
2. **Drużyna trakcyjna:** obsada pojazdu trakcyjnego w obsadzie jednoosobowej lub dwuosobowej.
3. **ERTMS/ETCS:** system kontroli jazdy pociągu zdefiniowanym w technicznych specyfikacjach interoperacyjności w zakresie podsystemu „Sterowanie”.
4. **Pojazd trakcyjny:** pojazd kolejowy z własnym napędem, w tym przypadku lokomotywa spalinowa lub elektryczna.
5. **Pociąg:** pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
6. **Manewry:** zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
7. **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 umożliwiającymi obserwację szlaku może być ustalona zgodnie z ust. a 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. 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. b, należy wspomaganie maszynisty obsługującego pojazd kolejowy w zakresie obserwacji szlaku oraz informowanie maszynisty o zauważonych zagrożeniach.
8. **Jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się:**
- a. w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 160 km/h i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi przynajmniej w jeden rodzaj czynnych i sprawnych urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej ,
 - b. w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 160 km/h z wykorzystaniem systemu ERTMS/ ETCS w poziomie 0, w poziomie STM lub NTC lub w poziomie 1 LS,
 - c. w pociągach wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2 oraz urządzenia radiołączności pociągowej, kursujących na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ ETCS poziomu 1 lub poziomu 2,
 - d. Prowadzenie pociągu z prędkością przekraczającą 160 km/h przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej może odbywać się wyłącznie pod pełnym nadzorem czynnego i sprawnie działającego systemu ERTMS/ ETCS, jeżeli pociąg jest wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS:
 - 1) poziomu 1 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1,
 - 2) poziomu 2 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - 3) poziomu 2 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1, jeśli urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS pociągu przystosowane są również do pracy w poziomie 1.
 - e. podczas manewrów w miejscach, w których pozwala na to regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy kolejowej.

§ 3

Przedmiot i cel oraz zakres obowiązywania instrukcji

1. Niniejsza instrukcja określa podstawowe pojęcia związane z pracą oraz z obowiązkami maszynisty pojazdu trakcyjnego.
2. Niniejsza instrukcja 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), w przypadku PKP PLK jest to instrukcja Ie-1,
2. 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, w przypadku PKP PLK S.A. jest to instrukcja Ir-1, Ir-1 A, Ir-1 B.
 - 2) Instrukcję zarządcy infrastruktury (na infrastrukturze którego Alza Cargo prowadzi swoją działalność) o radiołączności pociągowej, w przypadku PKP PLK S.A. jest to instrukcja Ir-5,
 - 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.
3. Maszynista obowiązany jest znać i stosować przepisy bhp w zakresie wykonanej przez niego pracy.
 4. Maszynista ma stosować się do normy czasu pracy obowiązującej na zasadach określonych w kodeksie pracy.
 5. 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

Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty

1. Maszynista obowiązany jest znać (zgodnie z posiadanymi uprawnieniami wpisanymi do świadectwa maszynisty) budowę i zasady obsługi typów pojazdów trakcyjnych, jakie zostały mu przydzielone do obsługi.
2. Maszynista ma obowiązek uczęszczania na szkolenia okresowe, poddawania się wymaganym egzaminom i badaniom lekarskim.
3. Maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych czynności.
4. Maszynista podczas wykonywania pracy obowiązany jest przestrzegać i stosować się do obowiązującego go zakresu przepisów (regulacji wewnętrznych, regulaminów i instrukcji).
5. Maszynista stosuje się zawsze do regulacji wewnętrznych właściwego Zarządcy Infrastruktury na którego linii prowadzi aktualnie pracę.
6. Maszynista wykonujący pracę manewrową obowiązany jest znać regulaminy techniczne stacji/regulamin bocznic w części dotyczącej jego pracy.
7. Maszynista ma obowiązek zweryfikować dokument poświadczający kwalifikacje pracownika przydzielonego mu do pracy. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości (np. brak upoważnienia, brak autoryzacji lub nieważny egzamin), fakt ten powinien bezzwłocznie zgłosić do Dyspozytora AC.
8. Maszynista odpowiedzialny jest za wykonywanie pracy i obsługę przydzielonego pojazdu trakcyjnego w sposób gwarantujący bezpieczeństwo ruchu kolejowego tj. powinien:
 - 1) prawidłowo eksploatować przydzielony pojazd trakcyjny wraz ze znajdującymi się na nim urządzeniami i wyposażeniem,
 - 2) przestrzegać zasad oszczędnego zużycia paliwa i energii elektrycznej,

- 3) przestrzegać postanowień przepisów i instrukcji w tym w szczególności zasad BHP i bezpieczeństwa osobistego,
 - 4) przestrzegać rozkładowego czasu jazdy pociągu,
 - 5) prawidłowo wypełniać i dokonywać właściwych zapisów w wymaganych dokumentach,
 - 6) sprawdzać zgodność i poprawność dokumentacji pociągowej,
 - 7) wykonywać polecenia kierującego manewrami dotyczące sposobu prawidłowego wykonywania pracy i obsługi taboru,
 - 8) przygotować lokomotywę do pracy we właściwym stanie technicznym i z wymaganym wyposażeniem,
 - 9) dokonać sprawdzenia poprawności oraz zgodności dokumentacji pociągowej dla realizowanego przejazdu,
 - 10) obsługiwać silnik spalinowy lokomotywy oraz utrzymywać w czystości kabiny, w tym szyby i reflektory, przedział maszynowy, inne zespoły, urządzenia sygnałowe i narzędzia znajdujące się na lokomotywie,
 - 11) prawidłowo połączyć pojazd trakcyjny ze składem pociągu i otworzyć kurki końcowe przewodu hamulcowego między lokomotywą a składem wagonów,
 - 12) w przypadku zadysponowania lokomotywy AC do holowania zdefektowanej jednostki na polecenie Zarządcy Infrastruktury, za poprawne połączenie lokomotywy zdefektowanej z lokomotywą holującą odpowiada maszynista jednostki zdefektowanej,
 - 13) wykonywać czynności związanych z oceną prawidłowego stanu technicznego lokomotywy przez odjazdem,
 - 14) bezpiecznie usuwać drobne usterki na lokomotywie, pod nadzorem przedstawiciela Działu Taboru i ECM,
 - 15) obserwować prawidłowość pracy urządzeń, zgłaszać wszelkie usterki i trudności zwierzchnikowi,
 - 16) poddawać się doraźnym kontrolom dokonywanym przez uprawnione osoby,
9. 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) nadzorowanie i kierowanie pracą drugiego maszynisty, pracownika szkolonego na stanowisko maszynisty, lub innego pracownika, który został maszynie przydzielony.
10. Podczas pracy maszynista obowiązany jest posiadać:
- licencję i świadectwo maszynisty,
 - aktualną kartę znajomości szlaku,
 - zezwolenie upoważniające do wstępu na obszar kolejowy wydany przez zarządcę infrastruktury, wypełnioną kartę pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów,
 - aktualne rozkłady jazdy wraz z dodatkami – niezbędne do prowadzenia pociągu na danym obszarze infrastruktury kolejowej,
 - tablec służbowy (jeśli został przydzielony maszynie).
11. 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.,
- 3) zgłaszanie sytuacji, w których w trakcie wykonywanych obowiązków zachodziło ryzyko dla bezpieczeństwa lub zdrowia.

§ 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.
3. W zakresie pracy w czasie wykonywania manewrów, 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. W przypadku stwierdzenia przez osoby kontrolujące nieprawidłowości dotyczących przestrzegania przepisów w zakresie:
 - 1) Obsługi taboru,
 - 2) Prowadzenia pociągu,
 - 3) Przestrzegania dyscypliny pracy
 - 4) Bhp i p.poż

Maszynista stosuje się do poleceń wydawanych przez maszynistów instruktorów, inspektorów, kontrolerów i inne osoby posiadające stosowne upoważnienie.

§ 7

Znajomość odcinków linii kolejowych i warunków miejscowych na bocznicach

1. Znajomość odcinków linii kolejowych polega na znajomości warunków technicznych danej linii lub odcinka linii kolejowej, po której maszynista prowadzi pociąg, a przede wszystkim na znajomości:
 - a. rodzaju blokady liniowej stosowanej na danej linii,
 - b. usytuowania sygnalizatorów,
 - c. usytuowania stacji, torów głównych zasadniczych, głównych dodatkowych, peronów i miejsc zatrzymania pociągu,
 - d. ogólnej orientacji odnośnie usytuowania przejazdów kolejowych leżących w poziomie szyn i sposób ich zabezpieczenia,
 - e. ogólnej orientacji usytuowania mostów, tuneli i innych obiektów oraz profilu linii.
2. Jeżeli maszynista nie posiada znajomości odcinka linii kolejowej, po której 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 nowego odcinka linii kolejowej po dokonaniu minimum dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego na danym odcinku.
6. Potwierdzeniem nabycia przez maszynistę znajomości szlaku jest wypełnienie „Wykazu jazd w celu nabycia szlaku”, który następnie powinien zostać przekazany uprawnionemu pracownikowi Alza Cargo. Na tej podstawie uprawniony pracownik weryfikuje i potwierdza poprawne nabycie znajomości odcinka/ów linii kolejowej/yh.
7. Po każdej nieobecności maszynisty przekraczającej okres roku na danym odcinku linii kolejowej, znajomość danego odcinka linii kolejowej można odnowić poprzez wykonanie co najmniej jednej jazdy w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem. W przypadku braku możliwości takiego odnowienia znajomości szlaku, maszynista odnawia znajomość szlaku na podstawie zapoznania się z technicznym opisem odcinka linii kolejowej, co potwierdza Maszynista Instruktor.
8. Potwierdzeniem ponownego nabycia przez maszynistę znajomości szlaku jest wypełnienie „Wykazu jazd w celu nabycia szlaku” jak w ust. 6.
9. Po każdej nieobecności maszynisty przekraczającej okres 3 lat na danym odcinku linii kolejowej wskazane jest postępowanie jak w przypadku nabycia znajomości nowego odcinka linii kolejowej.
10. Maszynista odpowiada za prawidłowe i terminowe prowadzenie karty znajomości szlaku.
11. Maszynista powinien z wyprzedzeniem zgłosić zwierzchnikowi termin utraty znajomości szlaku.
12. W przypadku maszynistów wyposażonych przez Alza Cargo w tablety „Wykaz jazd w celu nabycia szlaku” oraz „Karta znajomości szlaku” prowadzona jest w formie elektronicznej za pomocą dedykowanej aplikacji.

§ 8

Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym

1. Maszynista powinien przewozić w pojeździe trakcyjnym tylko przedmioty niezbędne do świadczenia pracy.
2. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego, poza drużyną trakcyjną posiadają następujące osoby:
 - a. Maszynista posiadający udokumentowaną znajomość linii kolejowych jadący z maszynistą Alza Cargo prowadzącym pociąg na nie znanym dla niego szlaku,
 - b. kierownik prowadzonego pociągu wezwany przez maszynistę,
 - c. drużyna trakcyjna udająca się do podjęcia pracy lub po zakończeniu pracy na pojeździe trakcyjnym, jeżeli nie ma innej możliwości przejazdu,
 - d. maszynista lub kierownik pociągu jadący na zapoznanie szlaku na podstawie stosownego dokumentu potwierdzającego tę czynność (prawo to dotyczy wszystkich przewoźników – o ile zawarto stosowne porozumienia),
 - e. pracownicy drużyn manewrowych pociągów towarowych w rejonie wykonywanej pracy, jeżeli nie mogą zająć innego odpowiedniego miejsca w pociągu,
 - f. osoby legitymujące się dowodem tożsamości i pisemnymi upoważnieniami wydanymi przez Zarząd Spółki,

- g. osoby, których przejazd regulują inne przepisy prawa.
- 3. Maszynista ma obowiązek zażądać od osób uprawnionych do przejazdu w kabinie, dokonania adnotacji w książce pokładowej pojazdu z napędem o celowości odbywania przejazdu.
- 4. W kabinie maszynisty lokomotywy nie może się znajdować jednocześnie więcej niż cztery osoby łącznie z obsługą tej lokomotywy. Postanowienie to nie dotyczy jazd próbnych i doświadczalnych, podczas których obowiązują zasady zawarte w regulaminach tych jazd.
- 5. Osoby jadące w kabinie maszynisty nie mogą utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego. W przeciwnym wypadku maszynista ma prawo zażądać opuszczenia kabiny.
- 6. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone, z wyjątkiem:
 - a. przejazdu pracowników realizujących jazdy próbne, doświadczalne i kontrolne,
 - b. przejazdu drużyny trakcyjnej, o której mowa w ust. 2 pkt. c, jeżeli nie może ona zająć miejsca w składzie pociągu lub w czynnej kabinie maszynisty,
 - c. przejazdu konwojenta w celu obserwacji wagonu z przekroczoną skrajnią,
 - d. przejazdu funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei (SOK) dla obserwacji konwojowanego pociągu towarowego.

Rozdział II

OBOWIĄZKI MASZYNISTY W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

§ 9

Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy

1. Maszynista obowiązany jest zgłosić się do pracy w wyznaczonym miejscu i czasie i uzyskać od dyspozytora niezbędne informacje o zakresie wykonywanej przez niego pracy.
2. Przełożony może polecić maszyniście świadczenie pracy w dodatkowej zmianie roboczej ponad wymiar ustalony wcześniej w indywidualnym rozkładzie czasu pracy pracownika w przyjętym okresie rozliczeniowym.
3. Jeżeli maszynista nie może stawić się do pracy, jest on zobowiązany niezwłocznie, dowodnie zawiadomić o tym dyspozytora lub zwierzchnika z możliwie jak najszybszym wyprzedzeniem.
4. Maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych czynności.
5. Maszynista przed podjęciem pracy zobowiązany jest do zapoznania się z wydanymi ogłoszeniami, poprawkami do rozkładu jazdy i Wykazu Ostrzeżeń Stałych.
6. Maszynista powinien otrzymać do wykonania pracy, pojazd trakcyjny sprawny, serii zgodnej z rozkładem jazdy i dopuszczony do eksploatacji.
7. Maszynista powinien upewnić się, że zostały wykonane naprawy odnotowane wcześniej w książce pokładowej pojazdu oraz ważność przeglądu kontrolnego (okresowego) i pokwitować czytelnym podpisem.
8. W przypadku stwierdzenia, że opisane naprawy nie zostały wykonane, należy wpisać je ponownie do książki pokładowej pojazdu z napędem a następnie powiadomić o tym Dyspozytora AC.
9. Maszynista może przyjmować pojazd trakcyjny w miejscach do tego przeznaczonych (np.: stacja postojowa, lokomotywownia itd.) lub przejmować pojazd w sposób „z ręki do ręki”.

§ 10

Obowiązki maszynisty przy przyjmowaniu pojazdu trakcyjnego

1. Podczas przyjmowania pojazdu trakcyjnego na torach odstawkowych (postojowych) w stacji oraz po wymaganym przeglądzie technicznym na pojeździe trakcyjnym, maszynista zobowiązany jest:

- a) do sprawdzenia w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisów potwierdzających wykonanie przeglądu, odnotowanych napraw, prawidłowego działania urządzeń hamulcowych, układu biegowego, urządzeń kontroli czujności maszynisty (CA i SHP) oraz urządzenia radiołączności pociągowej i radio-stop, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu sprawnego technicznie i zapewniającego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
- b) do wykonania w miejscach dostępnych lokomotywy wzrokowych, zewnętrznych i wewnętrznych oględzin, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
- c) sprawdzić stan zestawów kołowych. Koła zestawów nie mogą posiadać pęknięć. Nierównomierne wytarcia, wżery, wyłobienia lub inne uszkodzenia powierzchni tocznej kwalifikują zestaw do przetoczenia. W starszych typach lokomotyw należy sprawdzić stan wstawek hamulcowych żeliwnych oraz znaki kontrolne pomalowane białą farbą na obręczy i kole bosym w formie pasku o szerokości około 30 mm – znaki nie mogą być przesunięte między obręczą, a kołem bosym.

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

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

e) po uruchomieniu lokomotywy maszynista jest zobowiązany sprawdzić:

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

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

2. Maszynista powinien rozpocząć wykonywanie czynności wskazanych w ust. 1 z odpowiednim wyprzedzeniem, tak aby pojazd trakcyjny zgłosić w wyznaczonym miejscu i czasie do pracy.
3. Jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego maszynista stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy tym pojazdem, to jest zobowiązany stwierdzone nieprawidłowości zgłosić Dyspozytorowi AC i odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
4. Przed uruchomieniem jazdy pojazdem trakcyjnym maszynista powinien sprawdzić czy hamulce ręczne (postojowe) są odhamowane.

§ 11

Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki”

1. Maszynista przekazujący pojazd następnej drużynie trakcyjnej:
 - a. Przekazać pojazd trakcyjny wyłącznie maszyniście zatrudnionemu w Alza Cargo, posiadającemu aktualne dokumenty uprawniające do prowadzenia tego pojazdu lub maszyniście posiadającemu imienne uprawnienie i upoważnienie do obsługi i kierowania pojazdami Alza Cargo. Udostępnienie lub przekazanie do obsługi i kierowania pojazdami trakcyjnymi Spółki osobom nieupoważnionym (bez aktualnych dokumentów uprawniających) jest zabronione. W sytuacji, gdy maszynista zdający nie zna maszynisty przyjmującego, powinien uzgodnić z dyspozytorem Alza Cargo komu przekazuje pojazd.
 - b. W książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem dokonuje wpisu istotnych informacji dotyczących:
 - stanu technicznego pojazdu,
 - sprawności działania wyposażonych urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu (SHP, czuwaka aktywnego, ETCS itd.) oraz urządzeń radiołączości
 - stanu wyposażenia pojazdu
 - przekazania obowiązujących rozkazów pisemnych.
 - c. Wyjmuje taśmę z prędkościomierza lub dokonuje wpisu na tej taśmie. W przypadku lokomotyw wyposażonych w elektroniczne rejestratory prędkości z funkcją zapisu danych, odczytu parametrów dokonuje okresowo upoważniony pracownik. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – należy je odnotowywać w książce pojazdu z napędem i zgłosić Dyspozytorowi Alza Cargo.
 - d. Udziela ustnej informacji o stanie technicznym pojazdu trakcyjnego
2. Maszynista przyjmujący pojazd trakcyjny obowiązany jest okazać świadectwo maszynisty, maszyniście zdającemu, odebrać ustną informację o stanie technicznym pojazdu, przejąć dokumenty pociągowe i obowiązujące rozkazy pisemne od maszynisty kończącego pracę na pojeździe, dokonać wpisu potwierdzającego przyjęcie pojazdu trakcyjnego w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz upewnić się, że jest wystarczająca ilość taśmy w prędkościomierzu lub prędkościomierz elektroniczny jest sprawny i gotowy do zapisu w pamięci danych określonych w instrukcji eksploatacji danego prędkościomierza.
3. Maszynista obejmujący pojazd trakcyjny obowiązany jest dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych i wewnętrznych pojazdu i sprawdzenia ważności przeglądu. Powinien sprawdzić stan zestawów kołowych. Sprawdzić stan zestawów kołowych. Koła zestawów nie mogą posiadać pęknięć. Nierównomierne wytarcia, wżery, wyżłobienia lub inne uszkodzenia powierzchni tocznej kwalifikują zestaw do przetoczenia. W starszych typach lokomotyw należy sprawdzić stan wstawek hamulcowych żeliwnych oraz znaki kontrolne pomalowane białą farbą na obręczy i kole bosym w formie pasku o szerokości około 30 mm – znaki nie mogą być przesunięte między obręczą, a kołem bosym.
4. W przypadku zmiany maszynisty obsługującego pociąg, maszynista przyjmujący obowiązany jest wykonać hamowanie kontrolne po uruchomieniu pociągu.

§ 12

Dojazd lokomotywy do pociągu

1. Obowiązki maszynisty przy dojeżdżaniu do składu pociągu lub składu manewrowego na bocznicy:

- 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 śrubowego, przewodu głównego hamulcowego i zasilającego zgodnie z postanowieniami Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego ALZA - W2 ,
- 3) dojazd do składu pociągu lokomotywą elektryczną jednosystemową winien odbywać się przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu,
- 4) w przypadku lokomotywy elektrycznej wielosystemowej, dojazd do składu powinien odbywać się przy podniesionych odbierakach prądu przystosowanych do systemu zasilania,
- 5) łączenie lokomotywy ze składem pociągu może nastąpić wyłącznie podczas postoju pojazdów, a po połączeniu lokomotywy z pociągiem maszynista ma obowiązek sprawdzić prawidłowość wykonanego połączenia (za wyjątkiem §5 ust.7 pkt. 7)).

§ 13

Przygotowanie pociągu do jazdy

1. Do obowiązków maszynisty przy przygotowaniu pociągu do jazdy należy:
 - 1) właściwe wykonywanie czynności w czasie przeprowadzania przez uprawnionego pracownika wymaganej próby hamulców pociągu,
 - 2) właściwie osygnalizowanie czoła oraz końca pociągu,
 - 3) sprawdzenie, czy nie ma przeszkód pod kołami pociągu i czy jego hamulce ręczne oraz postojowe są odhamowane,
 - 4) odjazd pociągu może nastąpić po otrzymaniu właściwych dokumentów pociągowych (wykaz wagonów w składzie pociągu i karta próby hamulca) oraz zezwolenia na jazdę,
 - 5) zgłoszenie dyżurnemu ruchu za pomocą radiotelefonu gotowości pociągu do odjazdu, jednocześnie informując o wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy,
 - 6) inne czynności niezbędne do zachowania bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego.

§ 14

Rozruch pociągu

1. Rozruch pociągu należy przeprowadzać w sposób nie powodujący szarpań lub utraty przyczepności kół napędowych z szyną, nie powodujący zadziałania urządzeń zabezpieczających.
2. W ruchu towarowym w czasie rozruchu nastawnik jazdy lokomotywy przestawiać powoli od pierwszej pozycji jazdy- do momentu naciągnięcia całego składu, jeżeli istnieje uzasadniona obawa wystąpienia utraty przyczepności kół należy:
 - a. uruchomić piasecznicę przed każdym przestawieniem nastawnika jazdy w dalsze położenie (podczas przejazdu po zwrotnicach nie należy używać piasku),
 - b. 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 przełączników ochronnych, a skład pociągu nie rusza, należy:
 - a. w stacji zażądać przeprowadzenia szczegółowej próby hamulców,
 - b. na szlaku przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej wykonać hamowanie pełne, a następnie popelnić 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,

- c. na szlaku przy dwuosobowej obsadzie 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 na układzie jazdy szeregowej.

§ 15

Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem

13. Po uruchomieniu pociągu maszynista sprawdza działanie urządzeń hamulcowych poprzez wykonanie hamowania kontrolnego zgodnie z postanowieniami Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego ALZA-W2.
14. W czasie jazdy maszynista obowiązany jest:
 - a. bacznie obserwować sygnały, ściśle się do nich stosować oraz zwracać uwagę na prowadzony pociąg. Przy mijaniu posterunków ruchu i strażnic przejazdowych powinien uważać, czy ich obsługa nie podaje sygnałów, a w przypadku podawania stosować się do nich,
 - b. podczas przejazdu w obrębie stacji obserwować drogę przebiegu,
 - c. obserwować stan toru oraz sieci trakcyjnej na torze, po którym prowadzi pociąg i w miarę możliwości na torach sąsiednich, a w razie zauważenia jakichkolwiek niewłaściwości zgłosić najbliższemu posterunkowi ruchu,
 - d. 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.
15. Maszynista obowiązany jest zmniejszyć natężenie świateł reflektorów w następujących okolicznościach:
 - a. podczas postoju pociągu w obrębie stacji,
 - b. przy mijaniu pociągów i pojazdów trakcyjnych jadących z przeciwnego kierunku,
 - c. podczas jazdy na szlakach położonych równolegle lub pod kątem ostrym w bliskiej odległości od dróg kołowych przy mijaniu się z pojazdami drogowymi,
 - d. w innych okolicznościach, w których zredukowanie natężenia światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy,
16. 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.
17. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń sygnalizacyjnych obowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu ostatniego miniętego posterunku ruchu lub najbliższego.
18. Dla uniknięcia uszkodzeń odbieraków prądu, bądź przeniesienia napięcia na uszynioną sieć trakcyjną elektryczne pojazdy trakcyjne w czasie przeciągania ich przez odcinki linii bez napięcia w sieci trakcyjnej muszą mieć opuszczone odbieraki prądu przez cały czas przejazdu.

19. W przypadku przeciągania elektrycznego zespołu trakcyjnego lokomotywą, za prawidłowe połączenie lokomotywy z elektrycznym zespołem trakcyjnym odpowiedzialny jest maszynista z elektrycznego zespołu trakcyjnego.
20. Zabrania się zrywania plomb, dokonywania niedozwolonych manipulacji lub wyłączenia 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.
21. 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) oraz zgłasza do Dyspozytora potrzebę zaplombowania urządzeń czujności.
22. 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.
23. W przypadku uszkodzenia jednego z urządzeń czujności SHP lub CA, gdy sprawny jest radiotelefon, maszynista może prowadzić pociąg do stacji końcowej. Fakt uszkodzenia jednego z urządzeń czujności należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
24. W przypadku jazdy pociągiem przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej fakt uszkodzenia urządzenia czujności należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem i kontynuować jazdę do stacji docelowej.
25. W przypadku uszkodzenia radiotelefonu maszynista winien powiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej stacji i postępować zgodnie z postanowieniami Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej ALZA - R5.
26. W przypadku jazdy dwóch lub więcej czynnych lokomotyw elektrycznych spiętych razem nie może być podniesionych więcej niż trzy odbieraki prądu (nie dotyczy to przypadku oszronienia sieci i rozruchu ciężkiego pociągu towarowego).
27. Podczas postoju pociągu na stacjach pośrednich, należy dokonać wzrokowych oględzin wewnętrznych i zewnętrznych w miejscach dostępnych pojazdu trakcyjnego – jeżeli pozwala na to miejsce i czas postoju.
28. W czasie obsługi pojazdu trakcyjnego wyposażonego w komputerowy system sterowania i diagnostyki należy zwracać uwagę na treść komunikatów wyświetlanych na panelu operatorskim i ściśle się do nich stosować.
29. Podczas jazdy na lokomotywie muszą być załączone i pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.
30. Podczas jazd doświadczalnych i próbnych obowiązują zasady obsługi pojazdu trakcyjnego określone w regulaminie tych jazd

§ 16

Przeszkody w ruchu pociągów

1. Maszynista zobowiązany jest do niezwłocznego zatrzymania pociągu w następujących przypadkach:
 - a. uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w sposób uniemożliwiający jego dalszą jazdę,
 - b. na sygnał „Stój” podawany jakimkolwiek sposobem,

- c. po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”,
 - d. jeżeli semafor wskazuje sygnał wątpliwy lub sygnalizator świetlny jest ciemny,
 - e. jeżeli pomimo podawanych sygnałów „Baczność” nie usuwają się z toru ludzie lub zwierzęta,
 - f. dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd,
 - g. uszkodzenia lub braku urządzeń czujności w celu umożliwienia przejścia kierownikowi pociągu ze składu do i z lokomotywy,
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.

§ 17

Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy manewrowej

1. Zakres czynności drużyny trakcyjnej przy wykonywaniu pracy manewrowej ustalają postanowienia niniejszej instrukcji, Instrukcji o technice i organizacji pracy manewrowej oraz zasadach właściwego zestawienia pociągu ALZA-R1, Instrukcji Ir-1 i Ir-9 PKP PLK, Regulaminu technicznego stacji lub Regulamin pracy bocznicy, który maszynista jest zobowiązany znać w zakresie dotyczącym jego pracy.
2. W czasie prowadzenia manewrów na bocznicy maszynista powinien zwracać szczególną uwagę na bezpieczeństwo osób zatrudnionych przy manewrach oraz osób postronnych.
3. W czasie manewrów lokomotywą dwukabinową, jazda winna odbywać się zawsze z czołowej kabiny sterowniczej, tj. tej, która jest pierwsza w kierunku jazdy.
4. 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.
5. 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.
6. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń związanych z ruchem kolejowym maszynista obowiązany jest zgłosić kierującemu manewrami i zwierzchnikowi.
7. 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.
8. Zabrania się używania telefonów komórkowych przez prowadzących pojazdy kolejowe w trakcie wykonywania pracy manewrowej, z wyjątkiem sytuacji szczególnych (np. brak łączności, wypadek itp.).

§ 18

Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy

1. Miejsce zakończenia pracy pojazdu powinno być zgodne z obowiązującym planem pracy lub z poleceniem dyspozytora Alza Cargo.

2. Podczas kończenia pracy na lokomotywie, bez przekazania pojazdu następnemu maszyniście, do obowiązków maszynisty należy:
 - a. zatrzymanie pojazdu trakcyjnego w miejscu wyznaczonym; po zatrzymaniu pojazd trakcyjny zabezpieczyć przed zbiegnięciem i dostępem osób postronnych,
 - b. dokonać oględzin i sprawdzić stan techniczny zespołów, podzespołów i działania urządzeń pojazdu,
 - c. po wyłączeniu wszystkich urządzeń odwozić układ pneumatyczny pojazdu trakcyjnego,
 - d. w przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub braków stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego usterki te zgłosić dyspozytorowi Spółki i podjąć dalsze działania wg poleceń dyspozytora, a fakt ten odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem,
 - e. odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem oraz zgłosić do Dyspozytora AC pozostałe stwierdzone nieprawidłowości, usterki i braki wyposażenia nie powodujące zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - f. 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,
 - g. poinformować dyspozytora AC o wszystkich wydarzeniach w czasie wykonywania pracy a jeżeli będzie taka konieczność złożyć zgłoszenie pisemne,
 - h. zdać lub zabezpieczyć pobrane wyposażenie pojazdu,
 - i. zdać klucze od pojazdu trakcyjnego,
 - j. zgłosić właściwemu dyspozytorowi zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym,
 - k. potwierdzić u dyspozytora datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany roboczej.
3. Zapisy w książce pokładowej maszynista obowiązany jest potwierdzić czytelnym podpisem.
4. 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.
5. W przypadku maszynistów wyposażonych przez Alza Cargo w tablety karta pracy drużyny trakcyjnej oraz zdjęcia dokumentacji pociągowej przekazywane są za pośrednictwem dedykowanej aplikacji.

§ 19

Obsługa pojazdu trakcyjnego w okresie zimy

1. Za okres zimowy uważa się okres z temperaturą poniżej 0° C, gwałtownymi opadami śniegu oraz szadzi na przewodach sieci trakcyjnej (gdy warunki dla pracy elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych są niesprzyjające).
2. Obsługa w okresie zimy elektrycznego pojazdu trakcyjnego:
 - 1) Lokomotywą do składu pociągu należy dojeżdżać przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu. Podniesienie wszystkich odbieraków prądu utrzymywać do czasu uzyskania jazdy bezoporowej.
 - 2) Podczas postoju pociągu ponad 5 minut ogrzewać skład przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu.

- 3) W przypadku oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej powodującego silne iskrzenie na styku odbierak prądu - sieć trakcyjna, maszynista powinien prowadzić pojazd trakcyjny przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu. Prędkość jazdy nie powinna przekraczać 90 km/h. Dla linii o prędkościach eksploatacyjnych 160 km/h, nie może przekraczać 120 km/h.
 - 4) Przy temperaturze poniżej minus 10° C należy opuszczać odbieraki prądu, co 30 min. i powtórnie je podnosić celem przeciwdziałania tężeniu smaru w przegubach i cylindrach odbieraków prądu. W czasie jazdy czynność tą należy wykonywać przy prędkości nieprzekraczającej 60 km/h.
 - 5) W elektrycznych zespołach trakcyjnych w czasie postoju lub odstawionych i dozorowanych, należy co około 30 min. użyć hamulca zespolonego - pneumatycznego w celu niedopuszczenia do jego zamarznięcia.
 - 6) W okresie zimowym nie dopuszcza się przesyłania więcej niż trzech czynnych lokomotyw elektrycznych lub dwóch lokomotyw dwuczłonowych połączonych ze sobą, na których muszą pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.
 - 7) Podczas postojów przy intensywnych opadach śniegu i zamieci śnieżnej, wentylatory silników trakcyjnych bezwzględnie muszą pracować.
3. Obsługa w okresie zimy spalinowego pojazdu trakcyjnego:
- 1) Należy 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) Nie wolno dopuścić, aby w czasie pracy silnika spalinowego, temperatura czynnika chłodzącego wychodzącego z silnika spadła poniżej 45°C, przez nakładanie pokrowców, zamykanie żaluzji chłodnic, wyłączanie chłodnic itp.
 - 6) Podczas krótszych postojów na otwartej przestrzeni silnik spalinowy można wygasić, gdy temperatura otoczenia nie jest niższa niż minus 5°C. Wówczas, celem utrzymania właściwej temperatury wody należy:
 - a. podgrzewać układ chłodzenia z dodatkowego źródła ciepła (np. z podgrzewacza itp.),
 - b. zamknąć żaluzję chłodnicy i co 30÷ 45 minut uruchamiać silnik na kilka minut, tak, aby temperatura oleju nie spadła poniżej 50°C. Przy czym należy zwracać uwagę na stan baterii akumulatorów, aby nie doprowadzić do jej rozładowania uniemożliwiającego dalszą pracę.

Rozdział III

POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

§ 20

Pożar

1. W przypadku powstania pożaru w pociągu maszynista winien postąpić zgodnie z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów odpowiedniego zarządcy infrastruktury.
2. W przypadku wystąpienia pożaru na lokomotywie należy:

- a. pociąg ten natychmiast zatrzymać, o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej, i podawać sygnał A 2 „Pożar”,
 - b. zgłosić radiotelefonem lub innymi dostępnymi środkami do najbliższego posterunku ruchu o wystąpieniu pożaru, podając miejsce zatrzymania pojazdu (np. kilometr, tor, lokata słupa trakcyjnego itp.) oraz zażądać przybycia straży pożarnej,
 - c. w miarę możliwości odjechać palącym się pojazdem trakcyjnym od składu pociągu, jeżeli zachodzi obawa, że pożar swoim rozmiarem może objąć skład pociągu,
 - d. w przypadku linii zelektryfikowanej zażądać wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej,
 - e. zabezpieczyć pojazd trakcyjny i skład pociągu przez zbiegnięciem,
 - f. opuścić odbieraki prądu lub wygasić silnik spalinowy, odłączyć baterię akumulatorów, zamknąć okna i drzwi na pojeździe trakcyjnym, przystąpić do gaszenia pożaru posiadanymi środkami gaśniczymi – nie wolno gasić wewnątrz taboru urządzeń elektrycznych, jeżeli pantografy nie zostały opuszczone i nie została odłączona bateria.
3. W przypadku zauważenia pożaru w pociągu lub pojeździe kolejowego na sąsiednim torze, maszynista obowiązany jest powiadomić o tym dyżurnego ruchu i w miarę możliwości jego drużynę trakcyjną, podając lokalizację zauważonego pożaru.
 4. W przypadku zauważenia pożaru lasu, skarpy zabudowań lub podkładów, maszynista obowiązany jest powiadomić o tym najbliższy posterunek ruchu, podając lokalizację pożaru.
 5. W przypadku pożaru pod siecią trakcyjną należy pamiętać o możliwości przepalenia sieci i wystąpienia zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.
 6. 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.

§ 21

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, opuścić odbieraki prądu, zmniejszyć prędkość do 60 km/h i jazdę prowadzić z rozbiegu. Po upływie około 1,5 minuty, podnieść ponownie odbieraki prądu i po stwierdzeniu napięcia w sieci trakcyjnej uruchomić pojazd i kontynuować jazdę. W czasie jazdy z rozbiegu, gdy zachodzi obawa zatrzymania pojazdu trakcyjnego na odcinku na którym obowiązuje jazda z opuszczonymi pantografami lub jazda bezprądowa, należy pojazd zatrzymać odpowiednio wcześniej.
2. Ponowny zanik napięcia bezpośrednio po podniesieniu odbieraków prądu najczęściej jest oznaką, że przyczyną zaników napięcia może być zwarcie na prowadzonym pojeździe trakcyjnym. W takim przypadku należy postąpić zgodnie z §26 niniejszej instrukcji.
3. W przypadku chwilowego zaniku napięcia w sieci trakcyjnej tj. jego pojawieniu się w trakcie zmniejszania prędkości do 60 km/h (przed opuszczeniem odbieraków prądu) należy kontynuować jazdę dalej bez ograniczeń.
4. W przypadku utrzymywania się w sieci trakcyjnej zaniku napięcia, maszynista fakt ten zgłasza dyżurnemu najbliższego posterunku ruchu i oczekuje na dalsze dyspozycje.
5. W przypadku zauważenia uszkodzenia sieci trakcyjnej lub jej oberwania czy obniżenia, maszynista obowiązany jest opuścić odbieraki prądu i jeżeli jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzenia.

6. Jeżeli zatrzymanie nastąpiło w miejscu uszkodzenia sieci trakcyjnej, dalsze postępowanie uzależnione jest od otrzymanych dyspozycji.
7. Jeżeli pojazd trakcyjny przejechał poza miejsce uszkodzenia sieci trakcyjnej z opuszczonymi odbierakami prądu i nie zostały one uszkodzone, wówczas po upewnieniu się, że w sieci trakcyjnej jest napięcie, można kontynuować jazdę dalej. Jednocześnie informacje o uszkodzeniu sieci trakcyjnej należy przekazać za pomocą dostępnych środków łączności do najbliższego posterunku ruchu.
8. Podczas przejazdu elektrycznym pojazdem trakcyjnym 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).
9. 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.

§ 22

Postępowanie maszynisty w razie wypadku kolejowego

1. Maszynista po stwierdzeniu lub podejrzeniu faktu zaistnienia wypadku bądź wydarzenia - powinien niezwłocznie zgłosić za pomocą dostępnych środków łączności do najbliższego posterunku ruchu fakt zdarzenia kolejowego z podaniem miejsca, ewentualnych rozmiarów i czy są ranni lub ofiary w ludziach.
2. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiolączności pociągowej, maszynista zobowiązany jest natychmiast do automatycznego lub słownego nadania sygnału „Alarm” (zgodnie z zapisami Instrukcji ALZA – R5).
3. Maszyniście nie wolno opuścić kabiny, jeżeli nie zagraża to jego zdrowiu lub życiu, dopóki nie wykorzysta wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary zdarzenia kolejowego.
4. Maszynista powinien w miarę możliwości udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku.
5. Maszyniście zabrania się samowolnego oddalania z miejsca zdarzenia kolejowego a ponadto bez uzyskania zgody komisji badającej przyczyny zdarzenia dokonywać zmiany usytuowania pojazdu trakcyjnego, ustawienia jego urządzeń tj. nastawnika jazdy i kierunkowego, zaworu głównego maszynisty itp. Dopuszczalne jest odstępstwo od powyższego wówczas, kiedy zachodzi konieczność zapobiegnięcia dodatkowemu zagrożeniu.
6. Do obowiązków maszynisty po wypadku należy:
 - 1) zabezpieczenie wszystkich posiadanych przez niego dokumentów związanych z wykonywaną pracą,
 - 2) zdjęcie taśmy z prędkościomierza rejestrującego pojazd w obecności członka komisji powypadkowej i naniesienie na niej następujących danych:
 - zakresu prędkości urządzenia rejestrującego,
 - daty i godziny zdjęcia taśmy,
 - numeru pociągu,
 - serii i numer lokomotywy,
 - świadectwo sprawności lokomotywy,
 - imienia i nazwiska maszynisty oraz miejsca zatrudnienia,
 - 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.
- 4) W przypadku elektronicznego prędkościomierza odczytu parametrów dokonuje upoważniony pracownik.

7. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadku kolejowego oraz zacieranie śladów jest zabronione.

§ 23

Uszkodzenia w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym powietrzem

1. Jeżeli wystąpi uszkodzenie w układach hamulcowych pojazdów, maszynista jest zobowiązany:
 - 1) przy uszkodzeniach hamulca zespolonego-pociągowego:
 - 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,
 - 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) i zażądać pomocy,
 - 4) w przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym hamulca ręcznego lub postojowego przy odstawieniu taboru na postój, należy zabezpieczyć go przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego tego posterunku,
 - 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.

§ 24

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

1. Maszynista w przypadku stwierdzenia wystąpienia podczas jazdy zaklinowania się zestawu kołowego, uszkodzenia sprężyny śrubowej lub piórowej zawieszenia, zestawu kołowego, uszkodzenia układu napędowego lub grzania się łożysk oraz w przypadku stwierdzenia stuków i uderzeń dochodzących od podwozia pojazdu, ma obowiązek obsługiwany pojazd niezwłocznie zatrzymać i ocenić możliwości dalszej jazdy.
2. Przy awaryjnym zjeździe ze szlaku określić prędkość jazdy i fakt ten odnotować w książce pokładowej.
3. W przypadku stwierdzenia, że 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 taboru, maszynista zobowiązany jest przestrzegać uregulowań zarządcy infrastruktury w tym zakresie.

§ 25

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 V tej instrukcji.

§ 26

Uszkodzenie prędkościomierza

1. W przypadku uszkodzenia prędkościomierza w czynnej kabinie maszynisty należy:
 - zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i pociąg (lokomotywę) doprowadzić do najbliższej stacji gdzie będzie możliwość udzielenia pomocy, jednak nie dalej niż do najbliższej stacji węzłowej,
 - fakt ten złożyć Dyspozytorowi i odpisać w książce pokładowej pojazdu.

§ 27

Uszkodzenie syreny

1. W przypadku uszkodzenia sygnału dźwiękowego maszynista obsługujący pojazd trakcyjny obowiązany jest:
 - a. Zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i pociąg (lokomotywę) prowadzić do stacji, gdzie będzie możliwość udzielenia pomocy lub naprawy syreny. Przy dojeździe do miejsca, przed którym należy podać sygnał „Baczność” zmniejszać prędkość jazdy do 30 km/h i do 20km/h przed przejazdami niestrzeżonymi lub niezabezpieczonymi w inny sposób.
 - b. Podczas mgły lub zamieci śnieżnej utrudniającej widoczność dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością, dostosowaną przez maszynistę do istniejących warunków i zażądać lokomotywy zastępczej.

§ 28

Uszkodzenie maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego

- 1) W przypadku uszkodzenia maszyn i urządzeń elektrycznych:
 - a. po dwukrotnym po sobie następującym zadziałaniu urządzeń ochronnych lub przepaleniu się bezpiecznika topikowego należy:
 - zlokalizować usterkę,
 - dokonać przełączeń za pomocą wyłączników, odłączników, przełączników wchodzących w skład danego obwodu elektrycznego, w którym wystąpiła usterka,
 - jazdę awaryjną należy kontynuować zgodnie z dokumentacją techniczną danej serii pojazdu trakcyjnego,
 - b. zabrania się dokonywania jakichkolwiek czynności w przedziałach wysokiego napięcia pojazdu trakcyjnego przez jedną osobę.
2. W przypadku stwierdzenia niewłaściwej pracy lub awaryjnego zatrzymania silnika spalinowego maszynista obowiązany jest:
 - ustalić przyczynę,

- ocenić, czy ponowne uruchomienie silnika spalinowego nie spowoduje jego uszkodzenia,
- ustalić możliwości dalszej jazdy.

§ 29

Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdu pociągu

1. Na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK na głównych oraz międzynarodowych korytarzach transportowych zamontowane zostały przytorowe urządzenia (dSAT) zabezpieczające przed dopuszczeniem do ruchu niesprawnych pojazdów kolejowych i/lub których naciski osi na tor przekraczają ustalone wartości graniczne.
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.

§ 30

Postępowanie w przypadku niezdolności do pracy maszynisty

1. Gdy maszynista pojazdu trakcyjnego stanie się niezdolny do dalszej pracy należy:
 - a. w przypadku jednoosobowej obsługi niezwłocznie przerwać pracę i zażądać pomocy,
 - b. w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego z drugim maszynistą posiadającym prawo kierowania lub świadectwo maszynisty należy:
 - w pracy manewrowej przerwać pracę i zażądać pomocy,
 - w pracy pociągowej lub jeździe luzem dopuszcza się doprowadzić pociąg lub lokomotywę luzem przez drugiego maszynisty z zachowaniem szczególnej ostrożności do najbliższej stacji i zażądać pomocy.
2. Gdy jeden z maszynistów w podwójnej obsadzie jest niezdolny do dalszej pracy należy zażądać pomocy i w miarę możliwości doprowadzić pociąg do najbliższej stacji, a następnie:
 - a. w przypadku, gdy do dalszej jazdy podwójna obsada maszynisty nie jest wymagana, pociąg doprowadzić do stacji docelowej w jednoosobowej obsadzie trakcyjnej,
 - b. w pracy manewrowej należy przerwać pracę i zażądać pomocy oraz drugiego maszynisty do dalszej pracy.

Rozdział IV

BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY PRZY OBSŁUDZE POJAZDÓW KOLEJOWYCH

§ 31

Dojście do pracy i postępowanie na terenie kolejowym

1. Przed rozpoczęciem pracy i po jej zakończeniu, pracownicy drużyn trakcyjnych zobowiązani są korzystać z wyznaczonych dróg dojścia.
2. Maszynista ma obowiązek zgłaszać się do pracy w stanie trzeźwym, wypoczętym i nie będąc pod działaniem środków odurzających.
3. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi.
4. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.

5. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu po nich pociągów lub pojazdów kolejowych, jeżeli odległość między osiami sąsiednich torów jest mniejsza niż 5 metrów.
6. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach pojazdów kolejowych.
7. Podczas ruchu taboru nie wolno przebywać na zderzakach sprzęgniętych pojazdów kolejowych, na ładunkach i dachach wagonów.
8. Przy przechodzeniu przez tory na których stoją pojazdy kolejowe należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi pojazdami kolejowymi jeżeli odległość między nimi wynosi co najmniej 20 metrów lub obejść stojące pojazdy kolejowe w odległości co najmniej 10 metrów od ostatniego pojazdu.
9. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym pociągiem lub pojazdem kolejowym.
10. Zabronione jest wskakiwanie i wyskakiwanie do i z pojazdów kolejowych będących w ruchu.
11. Należy unikać chodzenia po rozjazdach. Jeśli zaistnieje konieczność przejścia przez rozjazd, nie wolno stawiać stopy na główkach szyn oraz pomiędzy iglicą, a opornicą.
12. Nie wolno przechodzić pomiędzy pojazdami kolejowymi, a rampami, magazynami i innymi obiektami przylegającymi do toru na którym są wykonywane manewry.
13. Nie wolno chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach służących do napraw infrastruktury kolejowej oraz pozostałych po naprawie.
14. Nie wolno chodzić po kopcach śniegu, lodu, piasku i kamieni.
15. Jeśli tabor znajduje się na torze zelektryfikowanym, nie wolno chodzić i przebywać na dachach wagonów, zbiornikach cystern i kontenerach, a także na przewożonych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa od 1 metra licząc od podłogi wagonu.
16. Zabrania się dotykania przewodów trakcyjnych zarówno bezpośrednio jak i pośrednio, a także zbliżania na odległość mniejszą niż 1,5 metra jakiegokolwiek części ciała, strumienia wody, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów nieprzystosowanych do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia.
17. Zabrania się zatrzymywania spalinowego pojazdu trakcyjnego, tak, aby wylot spalin znajdował się bezpośrednio pod izolatorem, na którym zawieszono są przewody sieci trakcyjnej.
18. Zabrania się wchodzenia na konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej.
19. W przypadku zerwania sieci jezdnej zabrania się zbliżania ludzi na odległość niebezpieczną, tzn. mniejszą niż 10 m od leżących na ziemi (szynie) przewodów. O zaistniałym fakcie należy niezwłocznie powiadomić w sposób dostępny dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury i ponadto:
 - 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,
 - 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,
 - ze względu na możliwość powtórnego załączenia napięcia przez układy automatyki zasilania, zabronione jest ściąganie przewodów z szyny lub ich dotykanie przed założeniem uszyniaczy ochronnych
20. Osoby znajdujące się w strefie występowania napięcia krokowego (w przypadku zerwania sieci trakcyjnej, energetycznej itp.) powinny opuścić tę strefę w sposób wykluczający możliwość pojawienia się niebezpiecznej wartości tego napięcia np. oddalać się z zagrożonego terenu skokami utrzymując złączone stopy.

21. Zabrania się przeskakiwania przez tory, kanały, studzienki i inne urządzenia znajdujące się na terenie kolejowym.
22. Przy przechodzeniu przez kanał należy korzystać z pomostów o szerokości minimum 1 metr.
23. W porze ciemnej należy oświetlać teren przed sobą za pomocą latarki. Chodzenie w porze ciemnej bez sprawnej latarki jest zabronione.

§ 32

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:
 - a. 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,
 - b. zabrania się chodzenia i przebywania pod wiszącymi ciężarami oraz w strefie niebezpiecznej: suwnic, dźwigów i przeciągarek,
 - c. przy przechodzeniu przez kanał należy korzystać z pomostów.
3. Przed przystąpieniem do oględzin w celu uruchomienia pojazdu trakcyjnego muszą być zachowane następujące warunki bezpieczeństwa:
 - a. pojazd zabezpieczony przed zbiegnięciem i najechaniem przez inny tabor,
 - b. silnik spalinowy wyłączony,
 - c. na lokomotywie elektrycznej odbieraki prądu opuszczone.
4. Wchodzić i schodzić z lokomotywy można:
 - a. tylko w czasie postoju,
 - b. gdy obie ręce są wolne (aby pracownik mógł pewnie uchwycić poręczę),
 - c. przodem do pojazdu, trzymając się obu rękoma poręczy,
 - d. zwracając szczególnie uwagę w okresie zimowym na oblodzone powierzchnie.
5. Przed rozpoczęciem czynności związanych z uruchomieniem lokomotywy należy sprawdzić:
 - a. czy w kabinie, przedziale maszynowym nie ma na podłodze lub w przejściach zbędnych przedmiotów utrudniających poruszanie się,
 - b. czy nie jest rozlany olej lub smar,
 - c. 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 uzupełniania piasku do piasecznic, lokomotywę należy unieruchomić i zahamować hamulcem ręcznym.
8. Podczas poboru paliwa przez lokomotywę na stacji paliw (punktu poboru paliwa) należy przestrzegać postanowień regulaminu (instrukcji) jej obsługi, a w szczególności:
 - a. wyłączyć silnik spalinowy,
 - b. zahamować lokomotywę hamulcem ręcznym,
 - c. maszynista podczas naboru paliwa powinien znajdować się na zewnątrz pojazdu,
 - d. zabrania się:
 - wykonywania jakichkolwiek napraw lokomotywy oraz wykonywania prac w pobliżu pojazdu mogących wywołać iskrzenie.

- palenia tytoniu i posługiwania się otwartym ogniem w obrębie stacji paliw (punktu naboru paliwa).
- Wszelkie naczynia, pojemniki i opakowania przeznaczone do pobierania, przenoszenia lub przechowywania olejów i smarów powinny być szczelnie zamknięte, mieć uchwyty oraz odpowiednie oznakowania.

§ 33

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.

§ 34

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:
 - a. wchodzenia do szaf wysokiego napięcia lokomotywy (również podczas transportowania jej w pociągu w stanie nieczynnym),
 - b. przebywania poza kabiną maszynisty w czasie jazdy,
 - c. przygotowywania gorących posiłków i napoi w kabinie maszynisty podczas ruchu pojazdu,
 - d. wyłączenia 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 zgodnie z zapisami Regulaminu Technicznego Stacji lub Regulaminu Bocznicy.
8. Wyciągnięcie płozy hamulcowej należy do obowiązków pracownika drużyny manewrowej określonego w regulaminie technicznym stacji lub Regulaminie pracy bocznicy.

§ 35

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.

§ 36

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

§ 37

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 wewnątrz 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 uszyniających 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.

§ 38

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:
 - a. bocznikować, unieruchamiać, odłączać i regulować urządzenia zabezpieczające w obwodach wysokiego i niskiego napięcia,
 - b. zmieniać układ połączeń przewodów elektrycznych,
 - c. stosować niewłaściwe wkładki bezpieczników topikowych.

§ 39

Środki bezpieczeństwa w czasie prac naprawczych pod taborem

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

- a. wykonywane są, przez co najmniej dwie osoby,
- b. na lokomotywie spalinowej unieruchomiony jest silnik spalinowy,
- c. na lokomotywie elektrycznej opuszczone są odbieraki prądu i obwód WN jest uszyniony,
- d. lokomotywa zabezpieczona jest przed zbiegnięciem, najechaniem i uruchomieniem.

§ 40

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
6. napięcia w sieci trakcyjnej (nad torem, na którym stoi tabor i sąsiednich zelektryfikowanych torach).
7. Nie wolno kierować strumienia wody oraz środków i roztworów wodnych na sieć jezdnią znajdującą się pod napięciem.

§ 41

Korzystanie z telefonów komórkowych i urządzeń elektronicznych

1. Wprowadza się całkowity zakaz wykorzystywania telefonów komórkowych publicznej sieci telefonii komórkowej (GSM) oraz innych urządzeń elektronicznych w czasie pełnienia obowiązków służbowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Urządzeń tych nie wolno użytkować obsłudze pociągu w trakcie 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. Zabrania się kontaktowania się z maszynistą przez telefon komórkowy podczas wykonywania pracy manewrowej i/lub prowadzenia pojazdu kolejowego z wyjątkiem sytuacji awaryjnych (np. braku łączności), w których zachodzi konieczność poinformowania prowadzącego o sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego".
3. Podczas wykonywania pracy manewrowej zabrania się korzystania z urządzeń multimedialnych, niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, utrudniających prawidłowy odbiór nadawanych sygnałów akustycznych i komunikatów głosowych.
4. 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.

5. Wprowadza się zakaz używania prywatnych urządzeń mobilnych, kamer wideo oraz innych urządzeń w celu rejestracji infrastruktury kolejowej czy też tras pociągów podczas wykonywania obowiązków służbowych.

Rozdział V

EUROPEJSKI SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM KOLEJOWYM (ERTMS)

§ 42

Ogólny opis systemu

1. ERTMS obejmuje:
 - Europejski System Sterowania Pociągiem ERTMS/ETCS
 - Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej ERTMS/GSM-R.
2. ETCS, zapewnia sygnalizację kabinową, jak i kontrolę pracy maszynisty przy zwiększonym poziomie bezpieczeństwa. System ten opiera się na cyfrowej transmisji danych poprzez (w zależności od poziomu): eurobalisy, europętle, łączność radiową GSM-R lub moduły STM (umożliwiające pobieranie danych z rozwiązań narodowych), poprzez które przesyłane są informacje dotyczące m.in. maksymalnej prędkości pociągu.
3. GSM-R to kolejowa odmiana cyfrowej łączności komórkowej GSM przeznaczona do transmisji danych wykorzystywanych jako nośnik danych dla systemu ETCS i systemów dyspozytorskich oraz do zapewnienia komunikacji głosowej z maszynistą.
4. System ERTMS/ETCS poziomu 1 spełnia następujące funkcje:
 - określa granice zezwolenia na jazdę pociągu;
 - kontroluje prowadzenie pociągu przez maszynistę w granicach zezwolenia na jazdę;
 - monitoruje maksymalną prędkość pociągu, kierunek jego jazdy, stałe i doraźne ograniczenia prędkości pociągu;
 - dostosowuje system prowadzenia ruchu kolejowego do rozwiązań stosowanych w państwach Unii Europejskiej w ramach interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolejowego.
5. W systemie ERTMS/ETCS poziomu 1 i poziomu 2 maszynista jest odpowiedzialny za właściwe prowadzenie pociągu w oparciu o informacje przekazywane przez urządzenia pokładowe systemu i zachowanie obowiązujących przepisów krajowych.
6. Zasady i sposób prowadzenia ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub ERTMS/ETCS poziomu 2 na sieci zarządzanej przez PKP PLK regulują instrukcje:
 - Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a,
 - Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b,
7. Na infrastrukturze zarządzanej przez inne podmioty zasady stosowania systemu ERTMS/ETCS stanowią przepisy wewnętrzne danego Zarządcy.
8. Szczegółowe informacje niezbędne w zakresie obsługi przez maszynistę systemu samoczynnego sterowania pociągiem znajdującego się na lokomotywach AC znajdują się w Instrukcjach obsługi danego typu lokomotyw, udostępnionych maszynistom.

