

Do użytku wewnętrznego

**CENTRALA ZBYTU WĘGLA „WĘGLOZBYT” S.A.
SKŁADOWISKO WĘGLA
ul. Węglowa 4, 63-400 Ostrów Wlkp.**

**Instrukcja dla prowadzącego pojazdy kolejowe
wyłącznie w obrębie bocznicy.**

Z A T W I E R D Z A M:

Dyrektor Składowiska
.....
Sławomir Pilarski
Ostrów Wlkp., dnia

**Ostrów Wlkp.
2022**

Składowisko Węgla 63-400 Ostrów Wielkopolski ul. Węglowa 4; Tel. 62 734 92 88, Fax 62 734 94 00

Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT Spółka Akcyjna
ul. Kościuszki 30 Tel. 32 757 36 00
40-048 Katowice Fax 32 757 36 01
BDO: 000072618 www.czw.com.pl

NIP: 634-001-35-65
REGON 271832934
czw@czw.com.pl

Sąd Rejonowy Katowice-Wschód w Katowicach
KRS 0000059625

PRZEPIS WEWNĘTRZNY

określający zasady i wymagania organizacyjne dotyczące pracy prowadzącego pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy kolejowej

PODSTAWA PRAWNA

Niniejsza instrukcja opracowana została na podstawie postanowień art. 19 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz w oparciu o postanowienia:

- 1) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych;
- 2) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;
- 3) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych;
- 4) rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym;
- 5) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty;
- 6) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty;
- 7) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie;
- 8) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym;
- 9) 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

w brzmieniu obowiązującym.

OŚWIADCZENIE UŻYTKOWNIKA BOCZNICY KOLEJOWEJ

Niniejszy przepis wewnętrzny spełnia wymagania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

.....
(podpis użytkownika bocznicy kolejowej)

Spis treści

	Strona
Spis treści.....	3
Rozdział I. Postanowienia ogólne	5
§ 1. Przedmiot instrukcji.....	5
§ 2. Skład drużyny pojazdu trakcyjnego.....	6
§ 3. Odpowiedzialność maszynisty	6
§ 4. Zakres pracy i obowiązki maszynisty	6
§ 5. Przystąpienie maszynisty do pracy	7
§ 6. Znajomość warunków miejscowych bocznic CZW i obsługiwanego taboru.....	8
§ 7. Znajomość obowiązujących przepisów i instrukcji.....	10
§ 8. Zwierzchnicy maszynisty i jego zależność pracownicza.....	11
§ 9. Pracownicy podlegli maszyniście	11
§ 10. Przewożenie osób i przedmiotów w kabinie lokomotywy	11
Rozdział II. Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy.....	13
§ 11. Obowiązki maszynisty przed rozpoczęciem zmiany roboczej.....	13
§ 12. Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy	13
§ 13. Dojazd lokomotywy do składu manewrowego.....	14
§ 14. Rozruch składu manewrowego.....	15
§ 15. Obowiązki maszynisty podczas wykonywania pracy manewrowej.....	15
§ 16. Zachowanie ostrożności osobistej podczas zmiany roboczej.....	17
§ 17. Niezdolność maszynisty do pracy	18
§ 18. Przekazanie i przyjęcie lokomotywy „z ręki do ręki”	18
§ 19. Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy	18
§ 20. Obsługa lokomotywy spalinowej w warunkach zimowych	19
Rozdział III. Postępowanie maszynisty w sytuacjach szczególnych w trakcie wykonywania pracy.....	20
§ 21. Pożar w składzie manewrowym	20
§ 22. Postępowanie maszynisty w razie zdarzeń kolejowych.....	20
§ 23. Postępowanie przy uszkodzeniach lokomotywy podczas pracy	22
§ 24. Uszkodzenia w układach hamulcowych i zasilanych sprężonym powietrzem... ..	22
§ 25. Usterki w urządzeniach hamulcowych eliminujące lokomotywę z rozpoczęcia pracy na bocznic	23
§ 26. Uszkodzenia części biegowych lokomotywy	23
§ 27. Uszkodzenie prędkościomierzy	24
§ 28. Uszkodzenie dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy	24
§ 29. Uszkodzenie maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego.....	24
Rozdział IV	25
BHP przy obsłudze lokomotywy	25

Instrukcja dla prowadzącego pojazdy wyłącznie w obrębie bocznic	
§ 30. Cel, zakres i przeznaczenie	25
§ 31. Zasady ogólne i przepisy porządkowe	25
§ 32. Bezpieczne przygotowanie lokomotywy spalinowej do pracy	26
§ 33. Bezpieczeństwo prac podczas przygotowania składu do manewrów	27
§ 34. Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej.....	27
§ 35. Bezpieczeństwo podczas oględzin technicznych wagonów oraz próby hamulców	27
§ 36. Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas kończenia pracy	27
§ 37. Bezpieczeństwo podczas usuwania uszkodzeń w urządzeniach elektrycznych lokomotywy spalinowej.....	28
§ 38. Środki bezpieczeństwa podczas prac naprawczych pod taborem	28
§ 39. Korzystanie z telefonów komórkowych urządzeń multimedialnych	28
Rozdział IV. Postanowienia końcowe.....	29
§ 40. Wskazówki administracyjne.....	29
Załącznik Nr 1. Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego.....	30
Załącznik Nr 2. Karta znajomości bocznic kolejowej.....	32
Załącznik Nr 3. Karta znajomości typu (serii) lokomotywy	33
Załącznik Nr 4. Wykaz usterek eliminujących przyjęcie przez maszynistę lokomotywy do pracy manewrowej	34
SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ	36

Rozdział I. Postanowienia ogólne

§ 1. Przedmiot instrukcji

1. **Instrukcja dla prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy pracy maszynisty pojazdu trakcyjnego Centrali Zbytu Węgla „Węglózbyt” S.A. Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp.** – dalej tylko „**instrukcja**” – ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialności prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej Centrali Zbytu Węgla „Węglózbyt” S.A. Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp. (dalej tylko „**bocznicą CZW**”).
2. Przez maszynistę pojazdu trakcyjnego – dalej tylko „**maszynista**” – rozumieć należy pracownika, który posiada kwalifikacje i uprawnienia oraz spełnia wymogi zdrowotne określone w **pkt 11. Załącznika Nr 1** do przywołanego na wstępie **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**, który posiada prawo kierowania pojazdem kolejowym, uprawniające do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej i spełnia wymogi formalne do zatrudnienia na stanowisku maszynisty.
3. Pracownikiem Centrali Zbytu Węgla „Węglózbyt” S.A. Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp., odpowiedzialnym za nadzór nad bezpieczeństwem prowadzenia ruchu kolejowego oraz koordynację pracy eksploatacyjnej bocznicy **CZW** jest Kierownik Zmiany Eksploatacyjnej (dalej tylko „**Kierownik Zmiany**”).
4. Przez używane w dalszej części **instrukcji** pojęcia rozumieć należy:
 - 1) **DSU** – dokumentację systemu utrzymania danego pojazdu kolejowego, określoną w przywołanym na wstępie **rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych**;
 - 2) **DTR** – dokumentację techniczno-ruchową danego pojazdu kolejowego;
 - 3) **karta autoryzacji bocznicy** – dokument potwierdzający uzyskanie autoryzacji dla bocznicy tj. znajomość warunków miejscowych (układów torowych i urządzeń prowadzenia ruchu manewrowego) oraz obowiązujących na bocznicy CZW przepisów wewnętrznych;
 - 4) **książka pokładowa pojazdu z napędem** – książkę zawierającą informacje o pojeździe z napędem, znajdującą się w kabinie lokomotywy;
 - 5) **lokogaraż** – budynek na końcu toru 209. bocznicy CZW, mieszczący garaż lokomotywy manewrowej;
 - 6) **ogłoszenia** – formę przekazania zarządzeń, decyzji, poleceń i informacji, podawanych do wiadomości maszynistom, w sposób przyjęty w Centrali Zbytu Węgla „Węglózbyt” S.A.;
 - 7) **pojazd trakcyjny** (dalej tylko „**lokomotywa**”) – pojazd kolejowy z własnym napędem np. lokomotywa spalinowa itp.;

- 8) **pouczenia okresowe** – okresowe szkolenie zawodowe pracowników, mające za zadanie podnoszenie poziomu wiedzy i umiejętności;
- 9) **przejęcie „z ręki do ręki”** – przejęcie lokomotywy od maszynisty w trakcie pracy, przez maszynistę zmieniającego;
- 10) **RPB** – należy rozumieć „Regulamin pracy bocznicy kolejowej Centrala Zbytu Węgla „Węglózbyt” S.A. Składowisko Węgla w Ostrowie Wlkp.
- 11) **skład manewrowy** – tabor kolejowy sprzęgnięty z lokomotywą manewrową;
- 12) **świadcтво sprawności technicznej pojazdu kolejowego** – dokument potwierdzający, że dany pojazd kolejowy jest sprawny technicznie;
- 13) **tabor kolejowy** (zwykły i specjalny) – wszystkie typy pojazdów trakcyjnych oraz wagonów.

§ 2. Skład drużyny pojazdu trakcyjnego

Na bocznicy **CZW** drużyna trakcyjna jest jednoosobowa i składa się wyłącznie z maszynisty.

§ 3. Odpowiedzialność maszynisty

1. Maszynista odpowiedzialny jest za prawidłową obsługę przydzielonej lokomotywy gwarantującą bezpieczeństwo ruchu kolejowego, 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 oraz wszelkimi materiałami i sprzętem stosowanymi przy obsłudze lokomotywy;
 - 3) prawidłowe wypełnianie i właściwe dokonywanie zapisów w wymaganych dokumentach;
 - 4) prawidłowe połączenie lokomotywy ze składem wagonów lub z inną lokomotywą, w tym otwarcie kurków końcowych przewodu hamulcowego między lokomotywą a składem wagonów;
 - 5) właściwe stosowanie się do obowiązujących postanowień przepisów, instrukcji wewnętrznych oraz **RPB**;
 - 6) przestrzeganie zasad i przepisów BHP oraz ochrony przeciwpożarowej;
 - 7) dokładne wykonywanie poleceń swoich przełożonych.

§ 4. Zakres pracy i obowiązki maszynisty

1. Podstawowym zadaniem maszynisty podczas pracy manewrowej jest właściwa obsługa przydzielonego pojazdu trakcyjnego.
2. Maszynista obowiązany jest znać (zgodnie z posiadanymi uprawnieniami) budowę i zasady obsługi serii pojazdu trakcyjnego, jaki został mu przydzielony do obsługi.
3. Podczas zmiany roboczej maszynista obowiązany jest przestrzegać i stosować się do obowiązującego go zakresu przepisów i wskazanych w niniejszej **instrukcji** wewnętrznych.
4. W szczególności do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) wykonywanie poleceń kierującego manewrami, dotyczących sposobu prawidłowego wykonywania pracy manewrowej i obsługi taboru;

- 2) przestrzeganie postanowień przepisów i instrukcji w tym w szczególności zasad BHP i bezpieczeństwa osobistego;
 - 3) przygotowanie lokomotywy do pracy we właściwym stanie technicznym i z wymaganym wyposażeniem;
 - 4) 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;
 - 5) wykonywanie w wyznaczonym zakresie wynikających z **DSU** czynności związanych z utrzymaniem lokomotywy;
 - 6) bezpieczne usuwanie drobnych usterek na lokomotywie;
 - 7) obserwacja prawidłowości pracy urządzeń, zgłaszanie wszelkich usterek i trudności zwierzchnikowi;
 - 8) 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) nadzorowanie i kierowanie pracą przydzielonych praktykantów we wszystkich czynnościach związanych z ich obowiązkami i bezpieczeństwem pracy;
 - 3) praktyczne szkolenie przydzielonego kandydata na maszynistę w zakresie wiadomości potrzebnych im do samodzielnej obsługi lokomotywy;
 - 4) fachowe i zwięzłe odpisywanie w **książce pokładowej pojazdu z napędem**, stanu technicznego oraz ewentualne nieprawidłowości w pracy lokomotywy;
 - 5) poddawanie się doskonaleniu zawodowemu w formie uczęszczania na pouczenia okresowe, poddawanie się okresowym badaniom lekarskim oraz składanie wymaganych egzaminów okresowych.
6. Po ukończeniu pracy manewrowej maszynista powinien zgłosić każdy wypadek albo zdarzenie z lokomotywą lub składem manewrowym, a w części II **książki pokładowej pojazdu z napędem** lokomotywy wpisać aktualny stan wyposażenia inwentarzowego i stan techniczny lokomotywy.

§ 5. Przystąpienie maszynisty do pracy

1. Maszynista świadczy pracę od momentu zgłoszenia się do pracy do chwili jej zakończenia.
2. Maszynista obowiązany jest znać przydzielony rejon (odcinki) obsługi manewrowej.
3. Maszynista obowiązany jest pełnić pracę w przydzielonej odzieży roboczej i sprzęcie ochrony osobistej – dbać o czysty i schludny wygląd.
4. Podczas wykonywania pracy maszynista powinien posiadać przy sobie:
 - 1) prawo kierowania pojazdem kolejowym;
 - 2) dokument potwierdzający uzyskanie autoryzacji na bocznicy tj.: znajomość warunków miejscowych (układów torowych i urządzeń do prowadzenia ruchu manewrowego), przepisów wewnętrznych użytkownika bocznicy oraz znajomości typu (serii) obsługiwanych lokomotyw tj.: **Kartę znajomości bocznicy kolejowej** oraz **Kartę znajomości typu (serii) lokomotywy**;
 - 3) przepustkę uprawniającą do wstępu na teren bocznicy kolejowej oraz dowód tożsamości;

- 4) właściwie i rzetelnie wypełniony dokument, rozliczający pracę pojazdu i drużyny trakcyjnej;
- 5) inne dokumenty i wyposażenie (jeśli jest to wymagane przez pracodawcę).

§ 6. Znajomość warunków miejscowych bocznicy CZW i obsługiwanego taboru

1. Znajomość warunków miejscowych polega na znajomości warunków technicznych torów bocznicowych, po których maszynista prowadzi składy manewrowe, a przede wszystkim na znajomości:
 - 1) usytuowania sygnalizatorów, wskaźników i tablic informacyjno-zakazowych oraz ich widoczności w porze dziennej i nocnej;
 - 2) usytuowania torów komunikacyjnych, bocznicowych postojowych i ładunkowych, ich przeznaczenia oraz miejsc wyznaczonych na postój taboru kolejowego;
 - 3) usytuowania rozjazdów i ich ukresów, wykolejnic, kozłów oporowych, ramp, magazynów, placów i urządzeń rozładunkowych i ładunkowych, wag kolejowych, punktu tankowania lokomotyw oraz innych urządzeń znajdujących się w bliskiej odległości od torów bocznicowych;
 - 4) ogólnej orientacji odnośnie usytuowania przejść oraz przejazdu kolejowego, leżących w poziomie szyn i sposobu ich zabezpieczenia;
 - 5) ogólnej orientacji usytuowania innych obiektów oraz profilu podłużnego drogi kolejowej (wzniesienia, spadki i łuki).
2. Maszynista nabywa znajomość warunków miejscowych po dokonaniu dwóch jazd w czynnej kabinie lokomotywy, wykonującej manewry na bocznicy, z czego jedną należy wykonać w porze między zmrokiem a świtem. Jako jedną jazdę należy rozumieć przejazd tam i z powrotem.
3. Znajomość warunków miejscowych traci się po upływie sześciu (6) miesięcy od ostatniej jazdy po danej drodze kolejowej w charakterze maszynisty. Znajomość warunków miejscowych odzyskuje się po dokonaniu jednej jazdy w czynnej kabinie lokomotywy. W przypadku braku jazd na bocznicy CZW powyżej dwóch lat, odzyskanie znajomości warunków miejscowych winno się odbyć na zasadach wymienionych wyżej w ust. 2.
4. W przypadku kiedy plan obsługi lub inny równoważny dokument przewiduje wykonywanie manewrów na bocznicy CZW tylko w określonej porze doby, np. dziennej, postanowienia pkt 2 i 3 odnoszą się również do tej pory doby.
5. Do rejestracji znajomości warunków miejscowych po przeprowadzonej autoryzacji służy wydawana maszyniście (w cyklu rocznym) „**Karta znajomości bocznicy kolejowej**”, której wzór stanowi **Załącznik Nr 2** do niniejszej instrukcji.
Nabycie znajomości warunków miejscowych i posiadanie „**Karty znajomości bocznicy kolejowej**” przez maszynistę wyczerpuje wymagania w zakresie autoryzacji zawarte w **rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych**.
6. Maszynista zobowiązany jest podczas świadczenia pracy posiadać znajomość typu (serii) lokomotywy, którą obsługuje, po wcześniejszym uzyskaniu autoryzacji obsługi tej serii lokomotywy przeprowadzonej przez uprawnionego instruktora.
7. Maszynista traci uprawnienia do obsługi danego typu (serii) lokomotyw po 6-miesięcznej przerwie w obsłudze danej serii lokomotyw. Ponowne odzyskanie znajomo-

Instrukcja dla prowadzącego pojazdy wyłącznie w obrębie bocznic

Ści danej serii lokomotyw możliwe jest po ponownej autoryzacji przeprowadzonej przez uprawnionego instruktora.

8. Do rejestracji posiadanej znajomości typu (serii) lokomotyw przez maszynistę służy wydawana maszyniście w cyklu rocznym „**Karta znajomości typu (serii) lokomotyw**”, której wzór stanowi **Załącznik Nr 3** do niniejszej instrukcji. Maszynista comiesięcznie potwierdza odbycie samodzielnej jazdy (ostatniej jazdy w danym miesiącu) na danej serii lokomotyw.
9. Maszynista **obowiązany** jest z 2-miesięcznym wyprzedzeniem zgłosić zwierzchnikowi zbliżający się termin utraty znajomości warunków miejscowych oraz znajomości danego typu (serii) lokomotyw.
10. Nowo przyjęty lub powracający po dłuższej przerwie w wykonywaniu pracy (ponad 6 miesięcy) maszynista musi być przeszkolony praktycznie ze znajomości warunków miejscowych bocznic – w trybie, o którym mowa wyżej w ust. 5. Dopuszczenie do samodzielnej pracy odbywa się po sprawdzeniu umiejętności z obsługi lokomotywy (uzyskanie autoryzacji) i znajomości warunków miejscowych przez zwierzchnika.
11. Fakt przeprowadzenia autoryzacji ze znajomości warunków miejscowych na bocznicach kolejowej jak i przeprowadzonej autoryzacji znajomości danego typu (serii) lokomotyw należy odnotować w **Rejestrze egzaminów pracownika**.
12. Bez znajomości bocznic CZW maszyniście nie wolno rozpocząć pracy manewrowej z taborem. W takim przypadku należy zażądać od zwierzchnika służbowego przydzielenie pilota. Pilotem może być pracownik bocznic, znający jej warunki techniczne. Wskazane jest jednak, aby na pilota wyznaczać przede wszystkim maszynistę z ważnym prawem kierowania pojazdem trakcyjnym.
13. Maszyniści zatrudnieni na bocznicach CZW znajomość postanowień **RPB**, warunków miejscowych bocznic oraz znajomość danego typu (serii) lokomotyw potwierdzają własnoręcznym podpisem z równoczesnym podaniem daty.
14. **Kartę znajomości bocznic CZW** oraz **Kartę znajomości typu (serii) lokomotyw maszynista** powinien stale mieć przy sobie i okazywać przełożonym oraz organom kontrolnym, gdy zachodzi potrzeba stwierdzenia, czy pracownik ten rzeczywiście posiada te uprawnienia.

§ 7. Znajomość obowiązujących przepisów i instrukcji

1. Maszynista obowiązany jest znać całość niniejszej instrukcji oraz przepisy i instrukcje dotyczące jego pracy, a w szczególności:
 - 1) **Instrukcję pracy manewrowej na bocznicach**;
 - 2) pozostałe przepisy wewnętrzne obowiązujące na bocznicach CZW w zakresie dotyczącym jego stanowiska;
 - 3) postanowienia innych przepisów wewnętrznych obowiązujących personel Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. i przedsiębiorców świadczących usługi na rzecz Spółki.
2. Maszynista, w częściach dotyczących jego pracy, powinien również znać wydane na podstawie delegacji zawartych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym przywołane na wstępie niniejszej instrukcji rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu.
3. Ponadto maszynista, powinien znać i stosować w częściach dotyczących jego pracy postanowienia:
 - 1) **RPB**;
 - 2) **DSU** obsługiwanego typu lokomotywy,

- 3) innych przepisów i instrukcji (np. ppoż., bhp) obowiązujących na bocznicy CWW oraz na zajmowanym stanowisku.
4. Maszynista powinien znać ogólną budowę, obsługę i sposoby konserwacji lokomotyw spalinowych eksploatowanej na bocznicy CZW oraz obsługę urządzeń technicznych do pobierania paliwa, oleju, wody, piasku itp.
5. Maszynista powinien znać i stosować postanowienia wszelkich innych instrukcji, przepisów, regulaminów i ogłoszeń związanych z jego pracą, które są przekazywane na szkoleniach i pouczeniach okresowych oraz podane do wiadomości i stosowania pracownikom zakładu.

§ 8. Zwierzchnicy maszynisty i jego zależność pracownicza

1. Pod względem organizacji ruchu kolejowego i nadzoru pracy oraz eksploatacji technicznej lokomotywy maszynista podlega **Kierownikowi Zmiany**.
2. W zakresie pracy w czasie wykonywania manewrów, maszynista bezpośrednio podlega kierownikowi manewrów – ustawiaczowi.
3. Maszynista w czasie wykonywania pracy na pojeździe trakcyjnym stosuje się do poleceń wydawanych przez organy kontrolne w przypadku stwierdzenia wystąpienia nieprawidłowości w zakresie przestrzegania obowiązujących maszynistę przepisów, w szczególności dotyczących:
 - obsługi taboru,
 - wykonywania pracy manewrowej,
 - przestrzegania dyscypliny pracy,
 - bhp i ppoż.
4. **Maszynista może odmówić wykonania polecenia (bez względu na kto je wydał) – jeżeli uzna, że wykonanie tego polecenia zagraża bezpieczeństwu ludzi i/lub ruchu kolejowego. Za powyższą decyzję ponosi pełną odpowiedzialność.**

§ 9. Pracownicy podlegli maszyniście

Maszyniście może dyspozycyjnie podlegać inny maszynista, przydzielony w celu poznania warunków technicznych bocznicy CZW i/lub praktykanci, przydzieleni w ramach szkolenia na stanowisko maszynisty.

§ 10. Przewożenie osób i przedmiotów w kabinie lokomotywy

1. Poza maszynistą prowadzącym lokomotywę prawo wstępu na i przejazdu w kabinie maszynisty posiadają:
 - 1) pracownicy rewizji technicznej taboru;
 - 2) maszynista zapoznający się z warunkami miejscowymi bocznicy CZW;
 - 3) pracownicy drużyny manewrowej w rejonie wykonywanej pracy;
 - 4) pracownicy nadzoru Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A., osoby posiadające pisemne upoważnienie oraz zezwolenie na przejazd w kabinie maszynisty, których wzory podano do wiadomości maszyniście;
 - 5) osoby, których przejazd w kabinie maszynisty regulują odrębne przepisy (np. UTK, PIP, NIK, TDT i innych);
 - 7) inne osoby, na przejazd których **Kierownik Zmiany** jednorazowo wyraził zgodę.

2. Maszynista ma obowiązek zażądać od osób uprawnionych do przejazdu w kabinie, dokonania w książce pokładowej pojazdu z napędem adnotacji zapisu o celowości odbywania przejazdu.
3. W kabinie maszynisty lokomotywy nie może się znajdować jednocześnie więcej niż cztery (4) osoby, łącznie z prowadzącym tą lokomotywę. Postanowienie to nie dotyczy jazd próbnych i doświadczalnych, podczas których obowiązują zasady zawarte w regulaminach tych jazd.
4. Osobom jadącym w kabinie lokomotywy **nie wolno** utrudniać pracy maszynisty. W przypadku utrudniania pracy maszyniście ma on prawo zażądać opuszczenia kabiny przez te osoby.
5. Maszynista może przewozić w lokomotywie tylko przedmioty niezbędne do wykonywania pracy.

Rozdział II.

Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy

§ 11. Obowiązki maszynisty przed rozpoczęciem zmiany roboczej

1. Maszynista **obowiązany** jest zgłosić się do zmiany roboczej w wyznaczonym miejscu i czasie, zgodnie z ustalonym harmonogramem pracy. **Kierownik Zmiany** 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, to **zobowiązany jest** niezwłocznie powiadomić o tym **Kierownika Zmiany**, nie później jednak, niż na dwie (2) godziny przed planowaną godziną rozpoczęcia pracy, a o przyczynie swojej nieobecności oraz przewidywanym okresie jej trwania **obowiązany** jest powiadomić nie później niż w drugim dniu nieobecności w pracy.
3. Maszynista **ma obowiązek** podjąć pracę w stanie psychicznym i fizycznym, umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych zadań i czynności, który to stan może być poddawany doraźnej kontroli.
4. Przed podjęciem pracy maszynista **obowiązany jest** zapoznać się z wydanymi ogłoszeniami i zarządzeniami, potwierdzając ten fakt podpisem, w przyjęty u pracodawcy sposób oraz pobrać kartę pracy.
5. Maszynista przed podjęciem pracy **zobowiązany jest** do sprawdzenia ważności **świadczenia sprawności technicznej** lokomotywy, której wzór stanowi **Załącznik Nr 1** do niniejszej Instrukcji.

§ 12. Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy

1. Przyjmując służbę maszynista ma obowiązek pobrać **książkę pokładową pojazdu z napędem** i klucze do lokomotywy.
2. Na lokomotywie, po wymaganym przeglądzie technicznym, maszynista **obowiązany jest**:
 - 1) sprawdzić w **książce pokładowej pojazdu z napędem** zapisy potwierdzające wykonanie przeglądu, odnotowanych napraw, prawidłowego działania układów urządzeń hamulcowych w celu upewnienia się, że przydzielona mu do obsługi lokomotywa jest sprawna technicznie;
 - 2) w dostępnych miejscach dokonać wzrokowo zewnętrznych i wewnętrznych oględzin w celu sprawdzenia, czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków;
 - 3) w dostępnych zespołach i podzespołach nadwozia oraz podwozia lokomotywy, bez konieczności korzystania z kanału rewizyjnego, sprawdzić:
 - a) ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - b) ilość paliwa w zbiornikach,
 - c) poziom oleju w dostępnych układach i podzespołach lokomotywy,
 - d) ilość piasku w piasecznicach i prawidłowość ich działania,
 - e) czy urządzenia bezpieczeństwa np. czuwak, SHP, Radio STOP (jeżeli występują), są sprawne i zaplombowane,

- f) stan wyposażenia pojazdu trakcyjnego (narzędzia oraz sprzęt przeciwpożarowy i terminy jego ważności,
 - g) działanie prędkościomierza i prawidłowość założenia taśmy prędkościomierza, a w razie potrzeby założyć nową,
 - h) prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,
 - i) czy na lokomotywie znajduje się aktualne **świadczenie sprawności technicznej**;
- 4) uruchomić lokomotywę zgodnie z instrukcją obsługi oraz sprawdzić:
- a) słuchowo i wzrokowo pracę silnika spalinowego, obserwując na manometrach i miernikach czy zachowane są prawidłowe parametry pracy silnika spalinowego i jego układów oraz innych podzespołów lokomotywy,
 - b) osygnalizowanie i sygnały dźwiękowe,
 - c) działanie radiołączności oraz jeżeli występują: urządzeń Radio STOP i urządzeń czujności,
 - d) czy hamulce ręczne (postojowe) są odhamowane oraz wykonać badanie szczelności układu hamulcowego i próbę hamulców, przy czym w przypadku obejmowania lokomotywy po przeglądzie okresowym lub kontrolnym badania szczelności układu hamulcowego i próby hamulców lokomotywy nie są wymagane;

jeżeli w czasie przyjmowania lokomotywy maszynista stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy, obowiązany jest zgłosić je **Kierownikowi Zmiany** oraz odnotować w **książce pokładowej pojazdu z napędem**.

3. Dokonać stosownych adnotacji w **książce pokładowej pojazdu z napędem** odnośnie stanu technicznego przyjmowanej lokomotywy oraz wyników przeprowadzonych badań i prób na lokomotywie.
4. W wyznaczonym czasie i miejscu zgłosić lokomotywę do pracy.
5. W przypadku bezpośredniego przekazywania i przejmowania lokomotywy przez maszynistów, każdy z nich wykonuje swoje czynności przewidziane przy zdawaniu i przyjmowaniu lokomotywy, a niezależnie od tego, jako zdający lokomotywę powinien poinformować maszynistę przyjmującego lokomotywę o stanie pojazdu i zauważonych usterkach oraz okazać pomoc przy ich usuwaniu. Wzajemne informowanie się o stanie pojazdu jest szczególnie ważne i obowiązujące, gdy zmiana maszynistów odbywa się przy składach manewrowych, z uwagi na stosunkowo krótki czas przeznaczony na tę czynność.

§ 13. Dojazd lokomotywy do składu manewrowego

Obowiązki maszynisty przy dojeżdżaniu do wagonu lub składu wagonów:

- na dojazd do wagonu lub składu wagonów maszynista musi otrzymać zgodę uprawnionego pracownika,
- dojazd do wagonu lub składu wagonów może nastąpić z prędkością nie przekraczającą 3 km/h, po uprzednim zatrzymaniu pojazdu w odległości około 5 m od składu oraz przygotowaniu: sprzęgu oraz głównego i zasilającego przewodu hamulcowego zgodnie z postanowieniami **Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego na bocznicy**,
- ręczne połączenie lokomotywy ze składem manewrowym może nastąpić **wyłącznie podczas postoju taboru**;
- po połączeniu lokomotywy ze składem manewrowym maszynista ma obowiązek sprawdzić prawidłowość wykonanego połączenia.

§ 14. Rozruch składu manewrowego

1. Rozruch składu wagonów należy przeprowadzać w sposób nie powodujący szarpnięć lub utraty przyczepności kół napędowych oraz zadziałania urządzeń zabezpieczających, starając się o uzyskanie możliwie największego przyspieszenia rozruchu.
2. Podczas wykonywania manewrów maszynista obowiązany jest znać masę ogólną składu manewrowego.
3. Jeżeli w czasie rozruchu istnieje uzasadniona obawa wystąpienia utraty przyczepności kół należy:
 - 1) uruchomić piasecznicę przed każdym przestawieniem nastawnika jazdy w dalsze położenie (podczas przejazdu po zwrotnicach rozjazdów piasku używać **nie należy**);
 - 2) stosować przyhamowania kół napędnych oraz układ kompensacji obciążenia osi (jeżeli pojazd jest w taki układ wyposażony).
4. Jeżeli prąd rozruchu wzrasta do wielkości zagrażającej utratą przyczepności kół lub mogącej spowodować zadziałanie przełączników ochronnych, a skład manewrowy nie rusza, należy:
 - 1) wykonać hamowanie pełne, a następnie dopełnić przewód główny hamulca; jeżeli po tym nie nastąpiło wyluzowanie, za pomocą regulatora ciśnienie w przewodzie głównym hamulca podwyższyć ciśnienie o 0,02 MPa, a następnie powoli obniżyć je do normalnej wartości; **jeżeli po tym również nie nastąpiło wyluzowanie – zażądać pomocy**;
 - 2) zażądać od kierującego manewrami:
 - a) sprawdzenia czy hamulce poszczególnych wagonów są wyluzowane,
 - b) przeprowadzenia próby hamulców.
5. Jeżeli zachodzi konieczność zatrzymania ciężkiego składu manewrowego należy zatrzymać go w miejscu ułatwiającym późniejszy rozruch, mając jednak na uwadze widoczność podawanych sygnałów. Zasada ta **nie dotyczy** konieczności nagłego zatrzymania manewrów.

§ 15. Obowiązki maszynisty podczas wykonywania pracy manewrowej

1. Zakres czynności maszynisty podczas wykonywania pracy manewrowej ustalają postanowienia niniejszej instrukcji, **Instrukcji pracy manewrowej na bocznicy** oraz **RPB**.
2. W czasie prowadzenia manewrów na bocznicy maszynista **powinien** zwracać szczególną uwagę na bezpieczeństwo osób zatrudnionych przy manewrach oraz osób postronnych pracujących i/lub znajdujących się w pobliżu torów.
3. **Zabrania się** wykonywania manewrów przy niepełnym składzie drużyny trakcyjnej. Podczas nieobecności na lokomotywie maszynisty, praktykantowi, ani innemu maszyniście, przebywającemu na pojeździe w celu odnowienia znajomości bocznicy **nie wolno** wykonywać żadnych ruchów lokomotywą.
4. Planowane manewry maszynista wykonuje na polecenie i zgodnie z sygnałami podawanymi przez kierującego manewrami. Manewry nieprzewidziane planem wykonuje na polecenie **Kierownika Zmiany**. Przed rozpoczęciem manewrów maszynista powinien zostać dokładnie poinformowany na czym mają one polegać.
5. Maszyniście **nie wolno** uruchamiać składu manewrowego bez otrzymania od kierującego manewrami odpowiedniego sygnału zezwalającego.

6. Prędkości jazd na bocznicy kolejowej określa **RPB**.
7. Podczas wykonywania manewrów maszynista powinien:
 - 1) znać szczegółowo plan pracy i cel każdej jazdy manewrowej;
 - 2) uważnie obserwować podawane sygnały i ściśle się do nich stosować, jeżeli to nie zagraża bezpieczeństwu ruchu, bezpieczeństwu pracowników i osób postronnych;
 - 3) uważnie obserwować drogę przebiegu, położenie zwrotnic i rozstawienie taboru na torach;
 - 4) uruchamiać lokomotywę tylko na sygnały przewidziane w **Instrukcji sygnalizacji na bocznicy**, a sygnały niezrozumiałe **zawsze** traktować jak sygnał „**Stój**”;
 - 5) przestrzegać obowiązujących prędkości jazd manewrowych;
 - 6) ostrożnie dojeżdżać do wagonów, aby uniknąć silnych uderzeń mogących uszkodzić tabor lub spowodować usypy ładunku;
 - 7) wykonywać manewry sprawnie i zgodnie z **Instrukcją pracy manewrowej na bocznicy**,
 - 8) należyście obsługiwać i chronić przed uszkodzeniem znajdujące się na lokomotywie urządzenia radiofoniczne.
8. Jeżeli manewry wykonywane są w łuku maszynista, podobnie jak drużyna manewrowa, powinien znajdować się po wewnętrznej stronie łuku.
9. Podczas wykonywania manewrów w warunkach złej widoczności należy zachować szczególną ostrożność i zmniejszyć szybkość tak, aby w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast.
10. Szczególną ostrożność należy zachować również przy wykonywaniu pracy manewrowej na torach, przy których odbywają się prace za i wyładunkowe, obok placów składowych i ramp oraz przez przejazd drogowy i przejścia dla pieszych.
11. Maszynista powinien zawsze pamiętać o ekonomicznym zużyciu paliwa, m.in. przez wykorzystanie profilu toru i stosowanie możliwie jazdy z rozbiegu.
12. Maszynista **obowiązany** jest zmniejszać natężenie światła reflektorów w następujących okolicznościach:
 - 1) podczas postoju na torach bocznicy,
 - 2) przy mijaniu się, z lokomotywą jadącą z przeciwnego kierunku,
 - 3) podczas jazdy po torach położonych równoległe lub pod ostrym kątem i w bliskiej odległości od bitych dróg kołowych,
 - 4) innych, w których zredukowanie siły światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy i uniknięcia wypadkuzgodnie z obowiązującymi w tej sprawie przepisami.
13. Maszynista **obowiązany jest** dawać sygnały **Rp 1 „Baczność”** w przypadkach przewidzianych w **Instrukcji sygnalizacji na bocznicy** i **Instrukcji pracy manewrowej na bocznicy**. Nadużywanie sygnałów dźwiękowych jest **zabronione**.
14. W razie zauważenia w trakcie jazdy: pożaru zabudowań, podkładów, składowanego węgla itp., maszynista **obowiązany jest** podawać sygnał **A 2 „Pożar”**, powiadamiając jednocześnie o zdarzeniu **Kierownika zmiany** i podając miejsce pożaru.
15. Podczas dojeżdżania do sygnalizatorów wskazujących sygnał **Z 1 „Stój”** lub tarcz manewrowych wskazujących sygnał **Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”** maszyni-

sta powinien starać się jechać tak, aby móc zatrzymać skład manewrowy możliwie blisko sygnalizatora bez ryzyka minięcia go.

16. Przed odczepieniem lokomotywy od wagonów z hamulcami zespolonymi maszynista obowiązany jest zahamować skład manewrowy hamulcem zespolonym.
17. W przypadku najechania na zwrotnicę znajdującą się w położeniu niewłaściwym dla odbywającej się jazdy z ostrza („rozprucie” zwrotnicy), maszynista obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym kierującego manewrami oraz – w miarę możliwości – także **Kierownika Zmiany**. Po „rozpruciu” zwrotnicy lokomotywy cofać **nie wolno**.
18. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń związanych z ruchem kolejowym na bocznicy CZW maszynista obowiązany jest zgłosić kierującemu manewrami oraz **Kierownikowi Zmiany**.
19. Podczas postoju (np. braku z pracy) maszynista, za wiedzą i zgodą kierującego manewrami, może opuścić lokomotywę pod warunkiem: wyłączenia silnika spalinowego, zabezpieczenia lokomotywy przed zbiegnięciem przez użycie hamulca ręcznego oraz zamknięcia drzwi kabiny maszynisty.

§ 16. Zachowanie ostrożności osobistej podczas zmiany roboczej

1. Maszynista **obowiązany jest** wszystkie czynności związane z obsługą lokomotywy wykonywać w sposób zapewniający bezpieczeństwo własne, innych pracowników oraz osób postronnych, przestrzegając przy tym następujących zasad:
 - 1) przed każdym ruszeniem lokomotywy należy podać sygnał **Rp 1 „Baczność”** oraz upewnić się, że przed lokomotywą nikogo nie ma, a przy ruszaniu z nad kanału w lokogarażu upewnić się, czy ktoś nie znajduje się pod lokomotywą;
 - 2) wchodzić i schodzić z lokomotywy przodem do pojazdu i tylko podczas postoju, posługując się stopniami i poręczami przy użyciu obydwóch rąk;
 - 3) wchodzenie na pomost i na dach pojazdu dozwolone jest tylko podczas postoju;
 - 4) zbliżając się do obiektów usytuowanych w bliskiej odległości od torów (np. budynki, wszelkiego rodzaju wysięgniki, maszty i słupy itp.) **nie wolno** wychylać się przez okno;
 - 5) wchodzić pod lokomotywę można tylko przy zachowaniu następujących środków ostrożności:
 - a) gdy jest zahamowana, a silnik spalinowy nie pracuje,
 - b) gdy jest zabezpieczona przed najechaniem przez inny tabor,
 - c) gdy na lokomotywie znajduje się maszynista lub praktykant, uprzedzony o zamiarze wejścia pod lokomotywę albo gdy wchodzący pod lokomotywę ma przy sobie klucze ryglujące;
 - 6) wchodzenie między zderzaki dla sprzęgnięcia lokomotywy z wagonami lub z inną lokomotywą jest dozwolone dopiero po dojechaniu do taboru;
 - 7) przy smarowaniu lokomotywy oraz dokonywaniu oględzin i napraw nigdy nie należy stawać tak, aby mogło nastąpić zgniecenie zderzakami podjeżdżającego lub uruchamianego taboru;
 - 8) stopnie lokomotywy, poręcze, pomosty oraz podłogę, jak również narzędzia ślusarskie należy utrzymywać w czystości.
2. Maszynista **obowiązany** jest zachowywać szczególną ostrożność podczas wykonywania jakichkolwiek prac przy lokomotywie wyposażonej w urządzenia elektryczne o napięciu ponad 24 V.

3. Podczas zaopatrywania lokomotywy w materiały pędne zabrania się palenia tytoniu, poza tym należy utrzymywać bańki olejowe w czystości, a ewentualnie rozlany olej niezwłocznie dokładnie zatrzeć (zmyć).

§ 17. Niezdolność maszynisty do pracy

W razie gdy maszynista stanie się niezdolny do dalszego wykonywania pracy manewrowej powinien niezwłocznie przerwać pracę, powiadomić kierującego manewrami oraz zażądać pomocy.

§ 18. Przekazanie i przyjęcie lokomotywy „z ręki do ręki”

1. Maszynista przekazujący lokomotywę następnej drużynie trakcyjnej:
 - 1) dokonuje w ~~książce pokładowej pojazdu z napędem~~ wpisu informacji dotyczących:
 - a) stanu technicznego lokomotywy,
 - b) stanu wyposażenia lokomotywy,
 - c) sprawności działania urządzeń SHP, czuwaka aktywnego i radiołączności (jeżeli występują);
 - 2) udziela ustnej informacji o stanie technicznym lokomotywy.
2. Maszynista przyjmujący lokomotywę **obowiązany** jest:
 - 1) okazać legitymację służbową i prawo kierowania (w sytuacji, gdy zdający nie zna przyjmującego osobiście);
 - 2) założyć taśmę w prędkościomierzu;
 - 3) dokonać w ~~książce pokładowej pojazdu z napędem~~ wpisu 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.

§ 19. Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy

1. Podczas kończenia pracy na lokomotywie do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) odstawienie lokomotywy na postój do lokogarażu lub w uzgodnione miejsce;
 - 2) unieruchomienie lokomotywy przez zaciśnięcie hamulca ręcznego lub postojowego, ewentualnie zabezpieczenie przed samoczynnym zbiegnięciem, odwodnienie układu pneumatycznego i wyłączenie z pracy wszystkich urządzeń;
 - 3) odnotowanie w ~~książce pokładowej pojazdu z napędem~~ :
 - a) wszystkich zauważonych podczas pracy usterek i uszkodzeń oraz oznak niewłaściwej pracy lokomotywy,
 - b) stanu paliwa i wyposażenia lokomotywy,
 - c) sprawności urządzeń SHP, czuwaka aktywnego (jeżeli występują) oraz prędkościomierzy i radiołączności;
 - 4) zdjęcie i opisanie taśmy prędkościomierza;
 - 5) odnotowywanie w książce napraw usterek, jakie wystąpiły podczas pracy lokomotywy;
 - 6) zgłaszanie **Kierownikowi Zmiany** wszystkich wydarzeń, jakie miały miejsce w czasie zmiany roboczej, a niezależnie od tego złożenie pisemnego raportu;
 - 7) zapoznanie się z nowowydanymi dyspozycjami oraz potwierdzenie u **Kierownika Zmiany** daty, miejsca i czasu rozpoczęcia następnej zmiany roboczej;

- 8) przekazanie, w miejsce wyznaczone w komórce organizacyjnej, zatrudniającej maszynistę, wypełnionego dokumentu rozliczającego pracę lokomotywy i drużyny trakcyjnej oraz taśmę z prędkościomierza obsługiwanej lokomotywy.
2. Zapisy naniesione w **książce pokładowej pojazdu z napędem maszynista potwierdza czytelny** podpisem.

§ 20. Obsługa lokomotywy spalinowej w warunkach zimowych

W okresie zimowym przy temperaturze poniżej 0°C, gwałtownych opadach śnieżnych, gdy warunki dla pracy spalinowych pojazdów trakcyjnych są niesprzyjające, maszynista **obowiązany** jest:

- 1) postępować zgodnie z instrukcjami obsługi lokomotywy, zwracając szczególną uwagę na:
 - a) utrzymanie wymaganej temperatury płynu chłodniczego,
 - b) stosowanie właściwych rodzajów paliwa, olejów i smarów,
 - c) stan urządzeń zasilania paliwem, urządzeń ogrzewczych i hamulcowych,
 - d) naładowanie i stan baterii akumulatorów,
 - e) stan izolacji cieplnej;
- 2) wykonać czynności w zakresie układu pneumatycznego i hamulcowego nakazane postanowieniami **Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego na bocznicy**;
- 3) ponieważ przy temperaturze otoczenia -10°C i niższej silniki spalinowe wymagają bardzo troskliwej obsługi, należy przy uruchamianiu, pracy i zatrzymaniu silnika ściśle przestrzegać fabrycznych instrukcji obsługi dla danej serii lokomotywy.

Rozdział III. Postępowanie maszynisty w sytuacjach szczególnych w trakcie wykonywania pracy

§ 21. Pożar w składzie manewrowym

1. Maszynista, który zauważy pożar lokomotywy, wagonu lub składu manewrowego **obowiązany jest niezwłocznie**:
 - 1) podawać sygnał **A 2 „Pożar”**;
 - 2) zatrzymać lokomotywę lub skład manewrowy w miejscu, w którym możliwe jest prowadzenie akcji ratunkowej;
 - 3) zawiadomić wszelkimi dostępnymi środkami:
 - a) **osoby znajdujące się w strefie zagrożenia** oraz centrum powiadamiania ratunkowego lub jednostkę ochrony przeciwpożarowej,
 - b) **Kierownika Zmiany**, podając miejsce zatrzymania lokomotywy lub składu manewrowego (kilometr, tor, obiekt trwały bocznicy itp.), przy czym brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia, a w razie braku możliwości samodzielnego wezwania służb ratunkowych zażądać od **Kierownika Zmiany** wezwania jednostki ochrony przeciwpożarowej;
 - 4) **w miarę możliwości** odjechać palącą się lokomotywą od składu manewrowego, jeżeli zachodzi obawa, że pożar może objąć także wagony z tego składu;
 - 5) zabezpieczyć lokomotywę i skład manewrowy przez zbiegnięciem;
 - 6) wyłączyć silnik, odłączyć baterię akumulatorów, nastawnik jazdy ustawić w pozycji „0”, zamknąć okna i drzwi lokomotywy, po czym przystąpić do gaszenia pożaru podręcznymi środkami gaśniczymi.
2. W przypadku pożaru wagonów maszynista powinien powiadomić o tym **Kierownika Zmiany** i – **jeżeli jest to możliwe** – odciągnąć palący się tabor w miejsce, w którym możliwe będzie przeprowadzenie akcji gaśniczej oraz przystąpić do gaszenia pożaru dostępnymi środkami gaśniczymi.
3. **Zabrania się** gaszenia wodą lub środkami gaśniczymi zawierającymi wodę urządzeń elektrycznych, mogących znajdować się pod napięciem oraz palących się materiałów pędnych.

Jeśli nie można odłączyć urządzeń spod napięcia, maszynista może przystąpić do ich gaszenia, używając **wyłącznie gaśnic śniegowych** lub **proszkowych**.

§ 22. Postępowanie maszynisty w razie zdarzeń kolejowych

1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu maszynista **obowiązany** jest do natychmiastowego podawania dźwiękowego i wzrokowego sygnału **A 1 „Alarm”** (jeden długi, trzy krótkie sygnały syreną z jednoczesnym miganiem dwoma światłami białymi na czole lokomotywy).
2. Fakt nadania lub odebrania sygnału **A 1 „Alarm”** oraz otrzymane w tym zakresie dyspozycje maszynista odnotowuje w **książce pokładowej pojazdu z napędem**.

3. W razie zaistnienia zdarzenia kolejowego lub sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu pracy manewrowej, maszynista obowiązany jest upewnić się, czy na sąsiednich torach może odbywać się jazda manewrowa.
4. Maszynista **obowiązany** jest niezwłocznie zatrzymać lokomotywę lub skład wagonów w następujących przypadkach:
 - 1) jeżeli obok lub na sąsiednim torze zdarzył się wypadek z ludźmi;
 - 2) gdy w składzie manewrowym lokomotywa lub wagon(y) zostały uszkodzone w sposób zagrażający bezpieczeństwu ruchu;
 - 3) na sygnał „**Stój**” podany, jakimkolwiek sposobem;
 - 4) jeżeli sygnalizator wskazuje sygnał nieprawidłowo, w sposób niezrozumiały lub wątpliwy;
 - 5) jeżeli pomimo podawanych sygnałów ludzie znajdujący się na torze z niego nie schodzą;
 - 6) jeżeli w skrajni taboru znajduje się przedmiot(y), mogący(e) zagrażać ruchowi manewrowemu;
 - 7) jeżeli na swoim lub sąsiednim torze dostrzeże nie osłoniętą sygnałami przeszkodę, uniemożliwiającymi swobodny przejazd.
4. Maszynista, po stwierdzeniu albo podejrzeniu możliwości zaistnienia wypadku lub incydentu, powinien niezwłocznie zgłosić zdarzenie za pomocą dostępnych środków łączności:
 - kierownikowi manewrów;
 - **Kierownikowi Zmiany**,informując czy są ranni lub ofiary w ludziach oraz podając miejsce i rozmiary zdarzenia.
5. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy pojazd ten należy zatrzymać. Maszynista zgłasza zdarzenie zgodnie z postanowieniami ust. 4.
6. Maszyniście **nie wolno** opuścić kabiny dopóki nie wykorzysta wszelkich środków mogących zapobiec wypadkowi lub złagodzić jego rozmiary i skutki.
7. **Maszynista, w miarę możliwości i posiadanych umiejętności, powinien udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku.**
8. Maszyniście **zabrania się** samowolnego oddalania się z miejsca zdarzenia bez uzyskania zgody komisji kolejowej, badającej przyczyny tego zdarzenia oraz:
 - 1) zdejmowania taśmy z szybkościomierza rejestrującego bez polecenia i bez obecności członka komisji powypadkowej;
 - 2) zmiany usytuowania lokomotywy, a także ustawień jej urządzeń, tj. nastawnika jazdy i kierunkowego oraz głównego zaworu maszynisty.**Odstępstwo od powyższej zasady dopuszczalne jest tylko gdy zachodzi konieczność zapobiegnięcia dodatkowemu zagrożeniu.**
9. Do **obowiązków** maszynisty po zdarzeniu należy:
 - 1) zabezpieczenie wszystkich posiadanych przez niego dokumentów, związanych z wykonywaną przez niego pracą;
 - 2) w obecności członka komisji kolejowej zdjęcie taśmy z prędkościomierza rejestrującego lokomotywy i naniesienie na niej następujących danych:
 - a) serii i numeru lokomotywy oraz numeru lub innego identyfikatora składu manewrowego,

- b) daty i godziny zdjęcia taśmy,
 - c) zakresu prędkości urządzenia rejestrującego
 - d) imienia i nazwiska maszynisty oraz miejsca jego zatrudnienia,
 - e) imion i nazwisk oraz stanowisk członków komisji kolejowej, badającej przyczyny tego zdarzenia.
- 3) naniesione na taśmę prędkościomierza zapisy własnymi podpisami poświadczają maszynista oraz członek komisji, który następnie potwierdza odbiór taśmy od maszynisty w **książce pokładowej pojazdu z napędem**.
10. **Zatajenie lub usiłowanie zatajenia oraz zacieranie śladów zdarzenia jest zabronione.**
11. Szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach kolejowych zaistniałych na terenie bocznic CZW oraz zasady i tryb pracy komisji kolejowej określa **Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach**.

§ 23. Postępowanie przy uszkodzeniach lokomotywy podczas pracy

1. W przypadku uszkodzenia lokomotywy maszynista powinien:
 - 1) uruchomić nagłe hamowanie w celu zatrzymania lokomotywy lub składu manewrowego;
 - 2) zatrzymaną lokomotywę i/lub skład manewrowy zabezpieczyć przed zbiegnięciem;
 - 3) sprawdzić wzrokowo zakres uszkodzeń lokomotywy oraz dążyć do usunięcia uszkodzeń własnymi siłami;
 - 4) jeżeli uszkodzenia nie uda się usunąć na miejscu, doprowadzić skład manewrowy do najbliższego bezpiecznego miejsca w miarę możliwości w całości lub po porozumieniu się z kierującym manewrami – w częściach, a gdy jest to niemożliwe – dojechać lokomotywą luzem do najbliższego dogodnego miejsca na bocznicach;
 - 5) uszkodzoną lokomotywę wyłączyć z pracy manewrowej i zażądać pomocy, a skład manewrowy zabezpieczyć przed zbiegnięciem i osygnalizować;
 - 6) za pośrednictwem łączności telefonicznej, radiowej lub innych dostępnych środków poinformować o zaistniałej sytuacji **Kierownika zmiany** oraz uzgodnić z kierującym manewrami dalszy tok postępowania.
2. Do czasu przybycia pomocy maszynista powinien zająć się usunięciem uszkodzeń lub pracami przygotowawczymi tak, aby lokomotywa lub skład manewrowy mogły być uruchomione jak najszybciej.
3. Przed przybyciem żądanej pomocy maszyniście **nie wolno** podjąć jazdy, choćby uszkodzenie zostało wcześniej usunięte chyba, że na uruchomienie lokomotywy uzyska zgodę kierującego manewrami.

§ 24. Uszkodzenia w układach hamulcowych i zasilanych sprężonym powietrzem

1. Jeżeli wystąpi uszkodzenie w układach hamulcowych taboru, maszynista **zobowiązany** jest:
 - 1) przy uszkodzeniach hamulca zespolonego:
 - a) jeżeli niewłaściwe działanie występuje tylko w układzie hamulcowym lokomotywy, a działanie hamulca zespolonego w składzie manewrowym jest właściwe, jazdę manewrową z obowiązującą prędkością **można kontynuować bez ograniczeń**,

- b) jeżeli działanie hamulca zespolonego nie gwarantuje bezpiecznego prowadzenia składu manewrowego jazdę manewrową należy zatrzymać i uzgodnić z kierującym manewrami dalszy tok postępowania;
 - 2) przy uszkodzeniach hamulca dodatkowego w trakcie jazdy luzem lokomotywę hamować należy hamulcem zespolonym;
 - 3) w przypadku uszkodzenia w trakcie jazdy luzem hamulców zespolonego i dodatkowego należy lokomotywę zatrzymać hamulcem ręcznym (postojowym), a następnie, o ile nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu kolejowego, doprowadzić na hamulcu ręcznym (postojowym) i z szybkością nie przekraczającą 5 km/h do punktu naprawy lokomotywy, a w razie potrzeby zażądać pomocy;
 - 4) w przypadku uszkodzenia podczas odstawiania lokomotywy na postój hamulca ręcznego lub postojowego, należy lokomotywę zahamować hamulcem zespolonym, a następnie zabezpieczyć przed zbiegnięciem za pomocą płóz lub klinów, usterkę hamulca odnotować w **książce pokładowej pojazdu z napędem** wraz z adnotacją o sposobie zabezpieczenia lokomotywy przed zbiegnięciem;
 - 5) w przypadku uszkodzenia na lokomotywie hamulca innego niż pneumatyczny jazdę można kontynuować w celu zjazdu na tory postojowe lub naprawcze.
2. Jeżeli w lokomotywie układ zasilający sprężonym powietrzem nie utrzymuje ciśnienia powietrza w zbiorniku głównym powyżej 0,55 MPa **zabrania się** dalszej jazdy.

§ 25. Usterki w urządzeniach hamulcowych eliminujące lokomotywę z rozpoczęcia pracy na bocznic

1. Lokomotywa nie może być dopuszczona do pracy manewrowej, jeśli urządzenia hamulcowe wykazują choćby jedną z następujących usterek:
 - 1) sprężarka powietrza pracuje nieprawidłowo;
 - 2) urządzenia smarujące sprężarkę działają nieprawidłowo;
 - 3) zawór główny maszynisty lub dodatkowy działa nieprawidłowo;
 - 4) regulator ciśnienia przewodu głównego działa nieprawidłowo;
 - 5) manometry powietrza błędnie wskazują lub upłynął termin od ich rewizji (manometry powinny być plombowane);
 - 6) szczelność urządzeń hamulcowych jest niedostateczna;
 - 7) podczas próby hamowania następuje samoczynne odhamowanie przed upływem 10 minut;
 - 8) zawór bezpieczeństwa zbiornika głównego lub cylindra hamulcowego działa nieprawidłowo;
 - 9) hamulec ręczny jest niesprawny;
 - 10) wstawki hamulcowe, mają grubość mniejszą niż 10 mm;
 - 11) brak pałąków ochronnych do podtrzymywania części przekładni hamulcowej.
2. Jeśli podczas przyjmowania lokomotywy maszynista zauważy w czasie próby działania hamulca choćby jedną z wyżej wymienionych usterek, **musi** zawiadomić o tym **Kierownika Zmiany**, a usterkę wpisać do **książki pokładowej pojazdu z napędem**.

§ 26. Uszkodzenia części biegowych lokomotywy

1. W przypadku gdy podczas pracy lokomotywy wystąpi: zaklinowanie zestawu kołowego, uszkodzenie zestawu kołowego (płaskie miejsca na powierzchni tocznej obręczy, poluzowanie obręczy na kole bosym, pęknięcie obręczy), uszkodzenie reso-

ra śrubowego lub piórowego, grzanie się łożysk, uszkodzenie układu napędowego lub gdy maszynista słuchowo stwierdzi uderzenia dochodzące od podwozia ma on **obowiązek** lokomotywę niezwłocznie zatrzymać i ocenić możliwości dalszej jazdy.

2. Przy awaryjnym zjeździe na tor postojowy lub naprawczy bocznicy CZW maszynista powinien określić prędkość jazdy i fakt ten odnotować w **książce pokładowej pojazdu z napędem**.
3. W przypadku, gdy dalsza jazda manewrowa jest niemożliwa, maszynista powinien zgłosić usterkę **Kierownikowi Zmiany** i zażądać pomocy.

§ 27. Uszkodzenie prędkościomierzy

W przypadku uszkodzenia prędkościomierza należy:

- 1) po uzgodnieniu z kierującym manewrami doprowadzić lokomotywę do docelowego miejsca jazdy (planowanego manewru lub wskazanego przez kierującego manewrami) ze zmniejszoną, bezpieczną prędkością (oceniając prędkość na podstawie czasu przejazdu i znajomości odcinków torów na bocznicy), a w przypadku braku możliwości takiej oceny zażądać lokomotywy zastępczej;
- 2) fakt ten odpisać w **książce pokładowej pojazdu z napędem**.

§ 28. Uszkodzenie dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy

1. W przypadku uszkodzenia dźwiękowych urządzeń ostrzegających obsługujący lokomotywę maszynista **obowiązany jest** zgłosić usterkę **Kierownikowi Zmiany** i postępować zgodnie z jego decyzją. Wiążąca dla maszynisty jest decyzja przekazana przez kierującego manewrami (ustawiacza).
2. Przy dojeździe do miejsca przed którym należy podawać sygnał **Rp 1 „Baczność”** i zmniejszyć prędkość jazdy do 10 km/h.
3. Podczas mgły i zamieci śnieżnej utrudniającej widoczność dojechać ze zmniejszoną prędkością do miejsca wskazanego przez kierującego manewrami, a w przypadku braku możliwości usunięcia usterki zażądać lokomotywy zastępczej.

§ 29. Uszkodzenie maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego

1. Uszkodzenie maszyn i urządzeń elektrycznych:
 - 1) po dwukrotnie 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 obwodu elektrycznego, w którym usterka wystąpiła,
 - c) kontynuować jazdę awaryjną zgodnie z dokumentacją techniczną danej serii lokomotywy;
 - 2) **zabrania się** dokonywania jakichkolwiek czynności w przedziałach wysokiego napięcia lokomotywy 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.

Rozdział IV **BHP przy obsłudze lokomotywy**

§ 30. Cel, zakres i przeznaczenie

1. Celem tego rozdziału jest podanie zasad i wymagań oraz określenie podstawowych środków zapewniających bezpieczeństwo i higienę pracy (dalej tylko „**BHP**”) maszynisty lokomotywy spalinowej, a zwłaszcza określenie warunków, 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 zdawaniem pojazdu.
2. Postanowienia tego rozdziału, dotyczą oprócz maszynistów również innych pracowników, wykonujących naprawy i przeglądy lokomotywy.

§ 31. Zasady ogólne i przepisy porządkowe

1. Przestrzeganie przepisów oraz zasad **BHP** jest **podstawowym obowiązkiem** każdego pracownika, dlatego za bezpieczne wykonywanie pracy odpowiedzialność ponosi każdy pracownik w zakresie wykonywanych czynności oraz posiadanych kwalifikacji i kompetencji.
2. Maszynista **zobowiązany** jest w szczególności:
 - 1) znać przepisy i zasady **BHP**, brać udział w szkoleniach i instruktażach z tego zakresu oraz poddawać się wymagany egzaminom sprawdzającym;
 - 2) wykonywać pracę w sposób zgodny z przepisami i zasadami **BHP** oraz stosować się do wydawanych w tym zakresie poleceń i wskazówek przełożonych;
 - 3) dbać o należyty stan maszyn, urządzeń, narzędzi i sprzętu oraz o porządek i ład w miejscu pracy;
 - 4) stosować środki ochrony zbiorowej, a także używać przydzielonych środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego, zgodnie z ich przeznaczeniem;
 - 5) poddawać się wstępnym, okresowym i kontrolnym oraz innym zaleconym badaniom lekarskim i stosować się do wskazań lekarskich;
 - 6) współdziałać z pracodawcą i przełożonymi w wypełnianiu obowiązków dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej.
3. Szczegółowe wymagania **BHP w zakresie:**
 - wyposażenia pracowników,
 - poruszania się po torach bocznic,
 - jazdy na lokomotywie,określają postanowienia rozdziału III, **Instrukcji prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach**.
4. Podczas pracy silnika spalinowego lokomotywy **zabrania się** wykonywania czynności przeglądowo-naprawczych:
 - 1) przy podwoziu;
 - 2) na dachu;
 - 3) przy węzłach silnika i napędach urządzeń pomocniczych;

- 4) przy skrzyni rozdzielczej i sprzęgle wentylatora głównego;
- 5) przy elementach układów: paliwowego, olejowego, chłodzenia, wylotu spalin, osprzęcie sprężarek powietrza i turbosprężarek;
- 6) przy urządzeniach i maszynach elektrycznych lokomotywy oraz pozostałych obwodach elektrycznych;
- 7) przy łączeniu i rozłączaniu lokomotywy z opornikiem wodnym;
- 8) przy regulacji elementów elektrycznych za wyjątkiem przypadków określonych w dokumentacji technologicznej;
- 9) smarowaniu elementów będących w ruchu;
- 10) przy ręcznym myciu i czyszczeniu lokomotywy.

§ 32. Bezpieczne przygotowanie lokomotywy spalinowej do pracy

Podczas przygotowania do pracy lokomotywy, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej zobowiązany jest do ścisłego przestrzegania ogólnych zasad bezpiecznej pracy, a mianowicie:

1. Przed rozpoczęciem czynności związanych z uruchomieniem lokomotywy należy sprawdzić:
 - 1) czy w kabinie maszynisty i/lub w przedziale maszynowym na podłodze lub w przejściach ~~nie ma~~ zbędnych przedmiotów utrudniających poruszanie się lub czy nie jest rozlany olej (smar), gdyż zagraża to pożarem lub poślizgnięciem się;
 - 2) czy pod lokomotywą, na dachu lub w przedziałach maszynowym i silnikowym oraz w przedziale aparatury elektrycznej nie ma pracowników.
2. Na stanowisku postojowym w lokogarażu praca silnika spalinowego (za wyjątkiem wjazdu i wyjazdu) jest ~~zabroniona~~.
3. Podczas naboru piasku przez lokomotywę przestrzegać należy postanowień regulaminu obsługi napiaszczania, a ponadto lokomotywę należy:
 - 1) unieruchomić i zahamować hamulcem ręcznym lub postojowym;
 - 2) zabezpieczyć tarczami zatrzymania **D 1**.
4. Pobierając paliwo przestrzegać należy postanowień regulaminu obsługi punktu poboru paliwa, a w szczególności:
 - 1) wyłączyć silnik spalinowy;
 - 2) zahamować lokomotywę hamulcem ręcznym lub postojowym i zabezpieczyć tarczami zatrzymania **D 1**;
 - 3) podczas naboru paliwa maszynista powinien znajdować się na zewnątrz lokomotywy;
 - 4) ~~zabrania się~~:
 - a) wykonywania jakichkolwiek napraw lokomotywy,
 - b) wykonywania w pobliżu lokomotywy jakichkolwiek prac mogących wywołać iskrzenie,
 - c) w obrębie miejsca poboru paliwa palenia tytoniu i posługiwania się otwartym ogniem.
5. 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 składu do manewrów

1. Podczas dojeżdżania do składu wagonów należy zachować szczególną ostrożność.
2. Ręczne sprzęganie i rozprzęganie lokomotywy z wagonami lub z inną lokomotywą dozwolone jest tylko podczas postoju.
3. Zabrania się wszelkich ruchów lokomotywą podczas dokonywania oględzin technicznych wagonów i próby hamulca do czasu, aż wykonujący te czynności pracownicy drużyny manewrowej nie zgłoszą o ich zakończeniu i wyjściu z pomiędzy taboru.

§ 34. Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej

1. Maszyniście **zabrania się**:
 - 1) przygotowywania w kabinie lokomotywy, podczas jej ruchu, gorących posiłków i napojów;
 - 2) wyłączania sprawnych urządzeń kontrolno-pomiarowych, czujników i radiołączności;
 - 3) wchodzenia do szaf wysokiego napięcia lokomotywy (również podczas transportowania jej w pociągu w stanie nieczynnym);
 - 4) przebywania w czasie jazdy lokomotywy poza jej kabiną,
2. Ręczne sprzęganie i rozprzęganie wagonów dozwolone jest **wyłącznie podczas postoju**.
3. Sposób zabezpieczania odstawionych po zakończeniu manewrów wagonów określają postanowienia § 21. **Instrukcji prowadzenia pracy manewrowej na bocznic**.

§ 35. Bezpieczeństwo podczas oględzin technicznych wagonów oraz próby hamulców

1. Podczas oględzin technicznych składu wagonów oraz próby hamulców należy ściśle przestrzegać ogólnych zasad **BHP**.
2. W przypadku gdy na torach bocznic zachodzi konieczności wykonania wstępnych oględzin technicznych lub próby hamulca składu manewrowego, wykonanie tych czynności możliwe jest wyłącznie pod warunkiem uzgodnienia z kierującym manewrami zasad bezpiecznego ich wykonania.
3. Podczas sprawdzania zderzaków ostatniego wagonu, licząc się z możliwością wypadnięcia zderzaka z pochyły należy, stojąc z boku pociągnąć zderzak za tarczę.

§ 36. Postępowanie oraz środki bezpieczeństwa podczas kończenia pracy

1. Przed odczepieniem lokomotywy od składu manewrowego, który ukończył jazdę, maszynista **powinien** zahamować skład hamulcem zespolonym, stosując **hamowanie służbowe pełne**.
2. Niezależnie od powyższego skład manewrowy należy **zahamować hamulcem ręcznym**, zgodnie z zasadami określonymi w **Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego na bocznic**.
3. Przed opuszczeniem lokomotywy maszynista **powinien**:
 - 1) odstawić lokomotywę na miejsce przewidziane w **RPB** lub na tor wskazany przez kierującego manewrami oraz zabezpieczyć ją przed zbiegnięciem, używając hamulca postojowego (ręcznego);

- 2) unieruchomić i wyłączyć wszystkie urządzenia, zgodnie z zasadami obsługi danej serii lokomotywy.
4. Podczas kończenia pracy i zdawania lokomotywy należy ściśle przestrzegać ogólnych zasad **BHP**.

§ 37. Bezpieczeństwo podczas usuwania uszkodzeń w urządzeniach elektrycznych lokomotywy spalinowej

1. Podczas pracy silnika spalinowego oraz jazdy **zabrania się** dokonywania jakichkolwiek czynności przy urządzeniach elektrycznych, a oględziny, kontrola i ewentualne naprawy tych urządzeń mogą być wykonywane **wyłącznie po zatrzymaniu lokomotywy, wyłączeniu silnika spalinowego oraz ustawieniu koła sterowniczego nastawnika jazdy i dźwigni zmiany kierunku jazdy w pozycji „0”**.
2. **Otwarcie szafy wysokiego napięcia lokomotywy dozwolone jest wyłącznie w obecności drugiej osoby**.
3. Lokalizacja uszkodzeń w obwodach elektrycznych lokomotywy **dopuszczalna jest** po zatrzymaniu wirników maszyn elektrycznych, natomiast usuwanie uszkodzeń **dopuszczalne jest** w stanie beznapięciowym i po zabezpieczeniu tych obwodów przed niezamierzonym załączeniem napięcia.
4. W przypadku powstania uszkodzeń lub nieprawidłowości w działaniu urządzeń elektrycznych czynności maszynisty powinny **ogranaczyć się** do:
 - 1) wyszukiwania i usuwania przerw i lub zwarć w obwodach elektrycznych;
 - 2) dokonywania przełączeń za pomocą wyłączników, odłączników, przełączników, przynależnych do odpowiednich obwodów elektrycznych.
5. Maszyniście pod żadnym pozorem **nie wolno**:
 - 1) bocznikować, unieruchamiać, odłączać i/lub regulować urządzeń elektrycznych, w obwodach elektrycznych wysokiego i niskiego napięcia;
 - 2) zmieniać układów połączeń przewodów elektrycznych;
 - 3) zmieniać urządzeń różniących się konstrukcyjnie;
 - 4) stosować niewłaściwe bezpieczniki topikowe.

§ 38. Środki bezpieczeństwa podczas prac naprawczych pod taborem

Prace naprawcze pod lokomotywą nie wyłączoną z ruchu są dopuszczalne przy zachowaniu następujących środków ostrożności:

- 1) wykonywane są przez co najmniej dwie osoby;
- 2) silnik spalinowy jest unieruchomiony;
- 3) lokomotywa zabezpieczona jest przed zbiegnięciem, najechaniem i uruchomieniem.

§ 39. Korzystanie z telefonów komórkowych urządzeń multimedialnych

W czasie pełnienia obowiązków służbowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na bocznicę wprowadza się **całkowity zakaz** korzystania przez maszynistę z telefonu komórkowego publicznej sieci telefonii komórkowej (GSM) i/lub innych urządzeń multimedialnych, niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, utrudniających prawidłowy odbiór nadawanych sygnałów akustycznych i komunikatów głosowych.

Powyższy **zakaz nie dotyczy** sytuacji wyższej konieczności, związanych z sytuacjami alarmowymi.

Rozdział IV. Postanowienia końcowe

§ 40. Wskazówki administracyjne

1. Stanowiska pracy, na których ~~obowiązuje~~ znajomość niniejszej instrukcji:
 - 1) Kierownik Zmiany,
 - 2) ustawiacz,
 - 3) maszynista lokomotywy manewrowej.
2. Instrukcję należy wykonać co najmniej w 4 egzemplarzach, przy czym poszczególne egzemplarze otrzymują:
 - Nr 1. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp. – kierownik zmiany,
 - Nr 2. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp. – stanowisko pracy odpowiedzialne za aktualność instrukcji,
 - Nr 3. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. w Katowicach,
 - Nr 4. PKP Cargo SA. Zachodni Zakład Spółki w Poznaniu.
3. Wszelkie zmiany i uzupełnienia w niniejszej instrukcji należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”, wykonać w 4 egzemplarzach i przekazać podmiotom wymienionym w powyższym rozdzielniku.
4. Za poprawność zapisów, kontrolę bieżącą zawartości i aktualizację niniejszej instrukcji odpowiada wyznaczony pracownik Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp.
5. Instrukcja wchodzi w życie z dniem następującym po dniu jej zatwierdzeniu.

**Załącznik Nr 1.
Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego**

WZÓR

.....
(pieczęć adresowa)

**Świadectwo nr
sprawności technicznej pojazdu kolejowego**

Niniejszym stwierdza się, że
(rodzaj pojazdu kolejowego)

typ rok budowy numer fabryczny

wyprodukowany przez:
(nazwa producenta)

na który wydano świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego nr

.....
posiadający identyfikator pojazdu kolejowego

.....
jest sprawny technicznie.

Niniejsze świadectwo jest ważne:

do dnia..... ,

przebieg km, liczony od..... km.
(podać stan początkowy rejestratora)

..... r.
(miejsce i data wydania świadectwa)

.....
(imię, nazwisko, podpis oraz stanowisko służbowe wystawiającego)

Adnotacje:

Instrukcja dla prowadzącego pojazdy wyłącznie w obrębie bocznic

Objaśnienia do świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego

1. Świadectwo należy opatrzyć pieczęcią adresową, zawierającą nazwę i adres (siedzibę) firmy, znak firmowy, a jeżeli świadectwo jest wystawione przez oddział firmy — nazwę i adres (siedzibę) oddziału. W miejscu pieczęci wydającego może być wykonany nadruk z informacjami odpowiadającymi powyższym danym.
2. Rodzaj pojazdu kolejowego powinien zawierać określenie tego pojazdu, np.: lokomotywa spalinowa, wagon towarowy (węglarka), wagon towarowy kryty, podbijarka itp.
3. Świadectwo powinno zawierać zarówno datę jego ważności, jak i przebieg pojazdu liczony w kilometrach. Ważność świadectwa upływa w zależności od tego, który z tych parametrów zostanie osiągnięty wcześniej.
4. Za stan początkowy przebiegu pojazdu kolejowego uznaje się wskazanie rejestratora odczytane w momencie przekazania pojazdu do eksploatacji.
5. W przypadku wymiany rejestratora, w świadectwie należy zamieścić adnotację o jego wymianie, podać stan początkowy oraz przebieg brakujący do osiągnięcia wymaganego resursu. Wpis ten należy opatrzyć imieniem i nazwiskiem, podpisem i datą dokonania adnotacji.

Załącznik Nr 4.
Wykaz usterek eliminujących przyjęcie przez maszynistę lokomotywy do pracy manewrowej

1. Usterki i uszkodzenia w zestawach kołowych:
 - 1) obluzowanie obręczy na kole bosym lub osi w piaście koła;
 - 2) poprzeczne pęknięcie osi;
 - 3) podłużne pęknięcie lub skaza na osi długości ponad 20 mm;
 - 4) wytarte miejsca na osi z ostrymi krawędziami głębszymi ponad 2,5 mm;
 - 5) pęknięcie obręczy lub piasty koła;
 - 6) zużycie obręczy na powierzchni tocznej mierzone w płaszczyźnie kręgu tocznego wzdłuż promienia największego zużycia – 7 mm;
 - 7) miejscowe wytarcie obręczy na powierzchni tocznej, mierzone w płaszczyźnie kręgu tocznego, nie głębsze niż 1,0 mm i nie dłuższe niż 60 mm;
 - 8) wyszczerbienie na powierzchni tocznej obręczy długości ponad 25 mm i głębsze niż 2,5 mm;
 - 9) grubość obręczy w płaszczyźnie kręgu tocznego, mierzona wzdłuż promienia największego zużycia, nie mniejsza niż 30 mm;
 - 10) grubość obrzeża obręczy, mierzona na obwodzie nakreślonym promieniem o 10 mm większym niż promień kręgu tocznego, mniejsza niż 22 mm (mimo grubości obydwu powinna wynosić co najmniej 48 mm);
 - 11) wysokość obrzeża obręczy, mierzona od kręgu tocznego w miejscu największego zużycia, nie mniejsza niż 25 mm i nie większa niż 36 mm.
2. Usterki i uszkodzenia dotyczące innych części lokomotyw:
 - 1) uszkodzony sygnał dźwiękowy;
 - 2) nienależycie działające osygnalizowanie;
 - 3) nieprawidłowo działająca sprężarka;
 - 4) niedostateczna szczelność układu powietrznego;
 - 5) nieprawidłowo działający którykolwiek z hamulców lub przekroczona dopuszczalna grubość wstawek (klocków) hamulcowych;
 - 6) nieprawidłowo działająca lub nie zaopatrzona w piasek piasecznica;
 - 7) pęknięcie opaski, wieszaka lub jednego z głównych piór sprężyny nośnej (resoru) albo sprężyny;
 - 8) wytopiona lub pęknięta panewka łożyska;
 - 9) pęknięty kadłub maźnicy, pęknięcia ostoi;
 - 10) uszkodzony lub wadliwie działający układ napędowy (sprzęgło, skrzynia biegów, urządzenie zmiany kierunku jazdy, wały napędowe, przekładnia główna, silnik trakcyjny, przetwornik hydrauliczny, prądnica główna);
 - 11) brak zabezpieczających urządzeń dźwigniowej przekładni hamulca;
 - 12) uszkodzone elementy układu ciągnikowo-zderznego;
 - 13) niesprawne baterie akumulatorów;
 - 14) uszkodzenie lub brak urządzeń ochrony napięciowej, przetężeniowej, zwarciowej i odgromowej;
 - 15) nieprawidłowo działające mierniki pomiarowe prądu i napięcia;

Instrukcja dla prowadzącego pojazdy wyłącznie w obrębie bocznicy

- 16) nieszczelność przekładni zębatej powodująca wyciekanie smaru;
- 17) uszkodzone lub nieprawidłowo działające manometry i zawory bezpieczeństwa układów powietrza;
- 18) niesprawne wycieraczki szyb i spryskiwacze;
- 19) nieprawidłowo działający układ sterowania i rozrządu;
- 20) niesprawny układ rozruchu, smarowania, chłodzenia, paliwa i wydechu spalin silnika;
- 21) wytopienie lub uszkodzenie głównego lub korbowego łożyska wału silnika;
- 22) nieprawidłowo działająca prądnica pomocnicza (oświetleniowa) i wzbudnica.

Ponadto lokomotywa nie może być wydana do pracy z uszkodzonym nadwoziem, zagrożającym bezpieczeństwu ruchu i obsługi lokomotywy oraz z brakiem wyposażenia we właściwe narzędzia, sprzęt przeciwpożarowy, bhp oraz inny sprzęt, zgodnie z obowiązującymi wymogami dla danej serii pojazdu.

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Lp.	dotyczy: zmiany lub uzupełnienia	strona, rozdział, §, ustęp, pkt, ppkt, litera, tiret	zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia	czytelny podpis pracownika wnoszącego zmianę

