

## 347

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 18 lutego 2011 r.

w sprawie świadectwa maszynisty<sup>2)</sup>

Na podstawie art. 22b ust. 21 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty;
- 2) sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów;
- 3) wzór świadectwa maszynisty.

§ 2. 1. Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Zakres wiedzy i umiejętności dotyczących infrastruktury kolejowej objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. Sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów określa załącznik II do decyzji Komisji nr 2010/17/WE z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 8 z 13.01.2010, str. 17). Rejestr uaktualnia się regularnie.

§ 4. Przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury kolejowej umożliwia dostęp do informacji o treści wydanych przez nich świadectw maszynisty oraz dostarcza te informacje zgodnie z załącznikiem II do decyzji Komisji nr 2010/17/WE z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

§ 5. Po przeprowadzeniu okresowego sprawdzenia wiedzy i umiejętności w celu zachowania ważności świadectwa maszynisty, przewoźnik kolejowy albo zarządca infrastruktury kolejowej potwierdza, poprzez odnotowanie w rejestrze świadectw maszynistów, że maszynista spełnia wymagania określone w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia.

§ 6. Wzór świadectwa maszynisty określa rozporządzenie Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.01.2010, str. 1, z późn. zm.).

§ 7. Osobie, która posiada ważne uprawnienie do prowadzenia pojazdów kolejowych wydane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.<sup>4)</sup>), przewoźnik kolejowy albo zarządca infrastruktury kolejowej wydaje w trybie, o którym mowa w art. 22b ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, świadectwo maszynisty odpowiedniej kategorii uprawniające do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej, po której osoby te wykonują przejazdy lub przewozy, bez konieczności odbycia szkolenia i złożenia egzaminu, o których mowa w § 2.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *C. Grabarczyk*

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13.

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 218, poz. 2212, z 2005 r. Nr 235, poz. 1999, z 2006 r. Nr 190, poz. 1407 oraz z 2007 r. Nr 170, poz. 1204.

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury  
z dnia 18 lutego 2011 r. (poz. 347)

**Załącznik nr 1**

**ZAKRES WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI DOTYCZĄCYCH POJAZDU KOLEJOWEGO OBJĘTYCH SZKOLENIEM I EGZAMINEM, KTÓRE SĄ NIEZBĘDNE DO UZYSKANIA ŚWIADECTWA MASZYNISTY**

1. Po ukończeniu szkolenia dotyczącego taboru obejmującego:

- a) szkolenie teoretyczne — polegające na zdobywaniu wiadomości w zakresie niezbędnym do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty, również, o ile to możliwe, przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych służących do przetwarzania informacji oraz symulatorów,
- b) szkolenie praktyczne — polegające na zdobywaniu praktycznych umiejętności niezbędnych na stanowisku maszynisty w miejscu pracy, prowadzeniu pociągu lub pojazdu kolejowego pod nadzorem

— zakończonego egzaminem, maszynista powinien umieć wykonywać niżej wymienione zadania.

1) Próby i kontrole przed jazdą

Maszynista powinien umieć:

- a) zgromadzić dokumentację i niezbędne wyposażenie,
- b) sprawdzić, czy wyznaczony pojazd trakcyjny może być użyty do obsługi wyznaczonego pociągu,
- c) wprowadzić i sprawdzić informacje zapisane w dokumentacji dotyczącej pojazdu trakcyjnego i pociągu,
- d) sprawdzić, poprzez dokonanie określonych prób i kontroli, czy urządzenia związane z bezpieczeństwem są sprawne,
- e) sprawdzić wyposażenie pojazdu trakcyjnego w sprzęt ochronny i sprzęt związany z bezpieczeństwem oraz jego sprawność,
- f) wykonać wszelkie należące do obowiązków maszynisty czynności zapobiegawczo-utrzymanio-we.

2) Znajomość pojazdu kolejowego

Aby prowadzić pojazd trakcyjny, maszynista powinien być zapoznany ze wszystkimi obsługiwanymi przez niego regulatorami i wskaźnikami, w szczególności z tymi, które dotyczą funkcjonowania:

- a) napędu,
- b) hamowania,
- c) elementów związanych z bezpieczeństwem ruchu.

Aby wykryć i zlokalizować nieprawidłowości występujące w pojazdach kolejowych, ustalić, co jest potrzebne do ich usunięcia, a także w określonych przypadkach podjąć działania naprawcze maszynista powinien być zapoznany z:

- a) konstrukcjami mechanicznymi pojazdów kolejowych,

- b) zawieszeniem i urządzeniami mocującymi,
- c) częściami biegowymi,
- d) urządzeniami związanymi z bezpieczeństwem ruchu pociągów,
- e) konstrukcją zbiorników paliwa, układem zasilania paliwem, układem wydechowym,
- f) znaczeniem oznaczeń znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz pojazdów kolejowych, w szczególności symboli używanych przy przewozie towarów niebezpiecznych,
- g) systemem rejestracji jazd,
- h) układami: elektrycznym i pneumatycznym,
- i) systemem pobierania prądu trakcyjnego i układami wysokiego napięcia,
- j) sprzętem łączności, w tym systemem transmisji radiowej i łącznością tor—pojazd,
- k) organizacją jazd pojazdem trakcyjnym,
- l) budową pojazdów kolejowych i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi do prowadzenia pociągu i pracy manewrowej, a w szczególności z systemem zatrzymywania pociągu przy użyciu samoczynnego hamulca zespolonego,
- m) układem hamulcowym,
- n) częściami charakterystycznymi dla pojazdów kolejowych,
- o) łączeniem pojazdów kolejowych.

3) Próby hamulców

Maszynista powinien umieć:

- a) sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy faktyczna masa hamująca pociągu odpowiada masie hamującej wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami podanymi w dokumentach pociągu,
- b) sprawdzić działanie różnych składników układu hamulcowego pojazdu trakcyjnego oraz pociągu odpowiednio przed jazdą, przy jego uruchamianiu i w czasie jazdy.

4) Sposób funkcjonowania i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii

Maszynista powinien umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu i stosować maksymalną prędkość pociągu na podstawie takich zmiennych, jak obowiązujące dla danej linii kolejowej ograniczenia prędkości, panujące warunki pogodowe, wprowadzone zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych oraz przyjęte do wiadomości informacje przekazane maszyniście przed jazdą i w czasie jazdy.

- 5) Prowadzenie pociągu w sposób, który nie powoduje uszkodzeń infrastruktury kolejowej lub pojazdów
- Maszynista powinien umieć:
- korzystać zgodnie z obowiązującymi zasadami ze wszystkich dostępnych układów sterowania,
  - uruchomić pociąg, uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy pojazdu trakcyjnego,
  - używać hamulców pociągu.
- 6) Nieprawidłowości
- Maszynista powinien:
- zwracać uwagę na nadzwyczajne zdarzenia zaistniałe podczas prowadzenia pociągu,
  - umieć dokonać oględzin technicznych pociągu, umieć rozpoznać oznaki nieprawidłowości, zapobiegać ich powstawaniu i umieć reagować odpowiednio do ich znaczenia, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osób,
  - wykazać się znajomością stosowania dostępnych środków zabezpieczenia ruchu kolejowego i środków łączności.
- 7) Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń i wypadków, pożarów oraz wypadków z udziałem ludzi
- Maszynista powinien:
- znać obowiązujące procedury zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu,
  - umieć ustalić, czy pociąg przewozi towary niebezpieczne i ustalić ich rodzaj oraz lokalizację na podstawie dokumentów pociągu,
- znać procedury ewakuacji podróżnych z pociągu pasażerskiego w sytuacji awaryjnej.
- 8) Warunki określające kontynuowanie jazdy po wypadku z udziałem pojazdu kolejowego
- Po zaistnieniu wypadku kolejowego maszynista powinien umieć ocenić, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd kolejowy może kontynuować jazdę.
- Maszynista powinien:
- umieć określić, czy przed kontynuacją jazdy przez pociąg potrzebna jest ocena innego specjalisty,
  - znać, określone przez zarządcę infrastruktury kolejowej, procedury informowania o możliwości kontynuowania jazdy po wypadku.
- 9) Unieruchomienie pociągu
- Maszynista powinien posiadać wiedzę na temat środków umożliwiających zatrzymanie pociągu lub jego części, umieć je stosować w celu zabezpieczenia przed niespodziewanym uruchomieniem lub zbiegnięciem pociągu lub jego części.
- Egzamin składa się z egzaminu teoretycznego oraz egzaminu praktycznego.
  - Egzamin obejmuje sprawdzenie wiedzy i umiejętności określonych w ust. 1.
  - Okresowe sprawdzanie wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdów kolejowych jest przeprowadzane co najmniej co trzy lata.

#### Załącznik nr 2

### ZAKRES WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI DOTYCZĄCYCH INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ OBJĘTYCH SZKOLENIEM I EGZAMINEM, KTÓRE SĄ NIEZBĘDNE DO UZYSKANIA ŚWIADECTWA MASZYNISTY

- Po ukończeniu szkolenia dotyczącego infrastruktury kolejowej obejmującego:
    - szkolenie teoretyczne — polegające na zdobywaniu wiadomości w zakresie niezbędnym do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty, również, o ile to możliwe, przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych służących do przetwarzania informacji oraz symulatorów,
    - szkolenie praktyczne — polegające na zdobywaniu praktycznych umiejętności niezbędnych na stanowisku maszynisty w miejscu pracy, prowadzeniu pociągu lub pojazdu kolejowego pod nadzorem — zakończonego egzaminem, maszynista powinien umieć wykonywać niżej wymienione zadania.
  - Rodzaj eksploatacji i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii
- Maszynista powinien umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu uwzględniającą charakterystykę linii kolejowej i stosować maksymalną prędkość pociągu odpowiadającą warunkom pogodowym, obowiązującym dla linii kolejowej ograniczeniom prędkości oraz przyjętym od zarządcy infrastruktury kolejowej informacjom.
- Znajomość linii
- Maszynista powinien potrafić przewidywać problemy, które mogą powstać w czasie jazdy, i odpowiednio im zapobiegać, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz związanych z punktualnością prowadzenia pociągu i ekonomicznością jazdy. Powinien posiadać wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na trasie jazdy oraz ewentualnych tras zastępczych.
- Aspektami istotnymi dla znajomości linii kolejowej są:
- warunki eksploatacji linii kolejowej, w tym zmiany toru i ruch jednokierunkowy,

- b) znajomość dokumentów zarządcy infrastruktury kolejowej dotyczących linii kolejowej,
- c) określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów,
- d) obowiązujące zasady ruchu oraz system sygnalizacyjny,
- e) system blokady liniowej i związane z nim przepisy,
- f) nazwy stacji kolejowych ich położenie na linii kolejowej, warunki widoczności stacji i nastawni,
- g) sygnalizacja przejściowa pomiędzy różnymi systemami sterowania ruchem kolejowym lub systemami zasilania trakcyjnego,
- h) ograniczenia prędkości dla różnych kategorii prowadzonych pociągów,
- i) profile topograficzne,
- j) szczególne warunki hamowania, w szczególności na liniach o stromym nachyleniu,
- k) szczególne właściwości eksploatacyjne, w tym specjalne sygnały, znaki i warunki odjazdu.

### 3) Przepisy bezpieczeństwa

Maszynista powinien:

- a) wiedzieć, że pociąg należy uruchamiać tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki, w tym warunki wynikające z rozkładu jazdy, nakazu jazdy lub sygnału odjazdu, podawane przez urządzenia sygnalizacyjne,
- b) umieć obserwować sygnały urządzeń przytorowych i urządzeń znajdujących się w pojeździe trakcyjnym, odpowiednio je interpretować i postępować zgodnie z ustalonymi procedurami,
- c) umieć prowadzić pociąg w sposób bezpieczny zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi jazdy i stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, szczególne warunki prowadzenia pociągu, w szczególności czasowe ograniczenie prędkości, jazdę w kierunku przeciwnym do zasadniczego, pozwolenie na przejazd obok semafora wskazującego sygnał zabraniający jazdy, wykonanie pracy manewrowej, zmianę kierunku jazdy, przejazd przez miejsce wykonywania prac budowlanych,
- d) umieć przestrzegać terminowości postojów wynikających z rozkładu jazdy i wyznaczonych postojów dodatkowych.

### 4) Prowadzenie pociągu

Maszynista powinien umieć:

- a) ustalić miejsce położenia pociągu na linii kolejowej,
- b) używać hamulców pociągu, uwzględniając warunki linii kolejowej,

- c) regulować prędkość jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy oraz wydanymi poleceniami, w szczególności mającymi na celu oszczędność energii trakcyjnej, przy uwzględnieniu charakterystyk pojazdu trakcyjnego, pociągu oraz linii kolejowej.

### 5) Nieprawidłowości

Maszynista powinien umieć:

- a) zwracać uwagę na nieprawidłowości dotyczące infrastruktury kolejowej i otoczenia, w tym urządzeń sygnalizacyjnych, torów, zasilania w energię trakcyjną, przejazdów kolejowych, otoczenia torów i ruchu kolejowego,
- b) określić odległość dzielącą prowadzony pojazd kolejowy od przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
- c) poinformować zarządcę infrastruktury kolejowej o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości, upewniając się, że informacja ta została należycie zrozumiana,
- d) podjąć działania, uwzględniające infrastrukturę kolejową, mające na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i osób.

### 6) Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń i wypadków, pożarów oraz wypadków z udziałem ludzi

Maszynista powinien umieć:

- a) podejmować działania w celu ochrony pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku kolejowego z udziałem ludzi,
- b) ocenić, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru w pociągu i w razie konieczności umożliwić ewakuację pasażerów,
- c) przekazać informację dotyczącą pożaru odpowiednim służbom, jeżeli pożar nie może być opanowany przez maszynistę i obsługę pociągu,
- d) jak najszybciej poinformować zarządcę infrastruktury kolejowej w przypadkach, o których mowa w lit. a—c,
- e) ocenić, czy i w jakich warunkach infrastruktura kolejowa pozwala na dalsze prowadzenie pociągu lub pojazdu kolejowego.

### 7) Testy językowe

Wymóg znajomości języków obcych dotyczy infrastruktury kolejowej, do której odnosi się świadectwo maszynisty.

Maszynista powinien:

- a) posiadać umiejętności w zakresie języka wskazanego przez danego zarządcę infrastruktury kolejowej w przypadku konieczności porozumiewania się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury kolejowej w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,

- b) posiadać umiejętności językowe odpowiadające poziomowi znajomości języka umożliwiające aktywne i skuteczne porozumiewanie się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury kolejowej w sytuacjach rutynowych, trudnych oraz awaryjnych,
  - c) umieć korzystać z wiadomości i metod komunikacji określonych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności „Ruch kolejowy”,
  - d) umieć porozumiewać się w języku wskazanym przez zarządzającego infrastrukturą kolejową zgodnie z poziomem znajomości języka pozwalającym co najmniej na radzenie sobie w sytuacjach praktycznych zawierających nieprzewidziany element, opisywanie zdarzenia i podtrzymywanie prostej rozmowy.
2. Egzamin składa się z egzaminu teoretycznego oraz egzaminu praktycznego:
- 1) egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiedzy i umiejętności określonych w ust. 1;
  - 2) egzamin praktyczny polega na sprawdzeniu, za pomocą jazd praktycznych na sieci kolejowej, umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego oraz, jeżeli to możliwe, z wykorzystaniem symulatorów, w celu oceny stosowania zasad eksploatacji i działań maszynisty w szczególnie trudnych sytuacjach.
3. Minimalna częstotliwość sprawdzianów okresowych wiedzy wynosi w przypadku:
- 1) znajomości infrastruktury kolejowej, włącznie ze znajomością trasy i zasad eksploatacji — co trzy lata lub po każdej nieobecności przekraczającej okres jednego roku na danej trasie;
  - 2) znajomości języka dla osób niebędących rodzimymi użytkownikami języka, z zastrzeżeniem, że dotyczy infrastruktury kolejowej, do której odnosi się świadectwo maszynisty — co trzy lata lub po każdej nieobecności przekraczającej okres jednego roku.