

Stanowisko Prezesa UTK w sprawie znajomości odcinków linii kolejowych

Wstęp

Sposób nabywania, utrzymywania i odnawiania znajomości infrastruktury kolejowej określa § 11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212 z późn. zm.).

Z kolei przepisy § 21 ust. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r., poz. 360 z późn. zm.) nakładają na maszynistów wymóg znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych, na których prowadzą pociągi.

Stanowisko jest odpowiedzią na wpływające do Urzędu Transportu Kolejowego zapytania i wątpliwości dotyczące szczegółów powyższych procedur oraz sposobu ich udokumentowania w świadectwie maszynisty.

Stanowisko

1. W celu nabycia znajomości nowego odcinka linii kolejowej lub po każdej nieobecności maszynisty trwającej co najmniej trzy lata na danym odcinku linii kolejowej wskazane jest wykonanie czterech jazd, w tym o ile to jest możliwe, dwie z nich należy wykonać pomiędzy zmierzchem a świtem.
2. Po każdej nieobecności maszynisty trwającej co najmniej rok na danym odcinku linii kolejowej należy wykonać co najmniej dwie jazdy w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem przy czym, o ile to możliwe, jedną jazdę należy odbyć pomiędzy zmierzchem a świtem.
3. Zasady dotyczące nabywania, zachowania i odnawiania znajomości odcinków linii należy uregulować w przepisach wewnętrznych przewoźników kolejowych lub zarządców infrastruktury.

Podstawa prawna

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212 z późn. zm.) -rozporządzenie z 10 lutego 2014 r.;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r., poz. 360 z późn. zm.) - rozporządzenie z 18 lipca 2005 r.);
- Dyrektywa 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 3.12.2007, s. 51) - dyrektywa o maszynistach.

Uzasadnienie stanowiska

Zgodnie z Załącznikiem nr 2 do rozporządzenia z 10 lutego 2014 r. „Maszynista powinien potrafić przewidywać problemy, które mogą powstać w czasie jazdy i odpowiednio im zapobiegać, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz związane z punktualnością prowadzenia pociągu i ekonomicznością jazdy. Powinien posiadać wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na trasie jazdy oraz ewentualnych tras zastępczych”. Przepis ten jest transpozycją zapisów pkt. 3 załącznika VI do dyrektywy o maszynistach.

Na podstawie § 16 ust. 2 rozporządzenia z 10 lutego 2014 r. informacje o poznanych liniach kolejowych i ich odcinkach ze wskazaniem dnia ostatniej jazdy w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem w każdym miesiącu roku kalendarzowego odnotowuje się w wykazie, zwanym kartą znajomości szlaku. Wykaz taki jest wymagany również w pkt. 17 rejestru świadectw maszynistów, który zgodnie z § 17 ust. 1 do tegoż rozporządzenia musi być prowadzony przez każdego przewoźnika kolejowego i zarządcę infrastruktury w formie elektronicznej. Obejmuje on zgodnie ze wzorem rejestru stanowiącym załącznik nr 4 do tegoż rozporządzenia tę samą infrastrukturę i jest on prowadzony w analogiczny sposób.

Obowiązek prowadzenia wykazu zawarty został w Rozdziale 4 rozporządzenia z 10 lutego 2014 r. zatytułowanym „Zakres danych dotyczących infrastruktury kolejowej ujęty w świadectwie maszynisty”. Zaleca się zatem, aby karta znajomości szlaku była prowadzona w formie załącznika do świadectwa maszynisty.

Obowiązujące przepisy prawa nie regulują szczegółowo zagadnień dotyczących zapoznania maszynisty ze szlakiem, w tym dotyczących nabywania, utraty oraz odnowienia znajomości linii kolejowych i odcinków linii kolejowych. Dlatego powinny one zostać uregulowane w przepisach wewnętrznych przewoźników kolejowych lub zarządców infrastruktury. Wszystkie czynności powinny zostać odnotowane w rejestrze świadectw maszynistów.

Linie kolejowe oraz ich odcinki są elementami sieci kolejowej. W związku z tym zasady nabywania, odnowienia, utraty znajomości linii lub jej odcinka nie powinny znacząco odbiegać od zasad dotyczących znajomości infrastruktury kolejowej danego zarządcy infrastruktury. Zgodnie z § 11 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia z 10 lutego 2014 r. sprawdziany wiedzy i umiejętności maszynistów niezbędne dla zachowania ważności świadectwa maszynisty przeprowadza się w zakresie znajomości infrastruktury kolejowej co trzy lata, a także po każdej nieobecności przekraczającej okres roku na infrastrukturze kolejowej danego zarządcy infrastruktury.

W przypadku nieobecności, o której mowa w § 11 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia z 10 lutego 2014 r., sprawdzian wiedzy i umiejętności maszynisty dotyczący określonej infrastruktury kolejowej przeprowadza się po uprzednim wykonaniu przez maszynistę dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem, w obrębie tej infrastruktury przy czym, o ile to możliwe, jedną jazdę należy odbyć pomiędzy zmierzchem a świtem (§ 14 rozporządzenia z 10 lutego 2014 r.).

Sprawdzian wiedzy i umiejętności maszynistów przeprowadza się również w przypadku rozszerzenia uprawnień określonych w świadectwie maszynisty w zakresie dotyczącym infrastruktury kolejowej danego zarządcy infrastruktury. Zgodnie z § 15 ust. 1 rozporządzenia z 10 lutego 2014 r. sprawdzian ten przeprowadza się po uprzednim wykonaniu przez maszynistę czterech jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem, w obrębie infrastruktury kolejowej objętej tym sprawdzianem przy czym, o ile to możliwe, dwie jazdy należy odbyć pomiędzy zmierzchem a świtem.

W świetle przywołanych regulacji prawnych, mając na uwadze systemową wykładnię przepisów, należy stwierdzić, że po każdej nieobecności trwającej co najmniej rok na danym odcinku linii kolejowej, należy wykonać dwie jazdy w celu odnowienia jego znajomości.

W ocenie Prezesa UTK, w celu nabycia znajomości nowego odcinka linii kolejowej lub po każdej nieobecności maszynisty trwającej co najmniej 3 lata na danym odcinku linii kolejowej, wskazane jest wykonanie czterech jazd, w tym o ile to jest możliwe, dwie z nich należy wykonać pomiędzy zmierzchem a świtem. Zaznaczyć również należy, że w dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem obowiązującym u przewoźnika może zostać ustalony inny okres znajomości odcinków linii kolejowych, jednakże nie powinien on być dłuższy niż rok.