

Propozycje zmian rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty*

1. W § 5 dodać ust. 1a –1c w brzmieniu:

„§ 5. 1a. Egzamin dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty składa się z sesji egzaminacyjnej na symulatorze pojazdu kolejowego, części teoretycznej oraz części praktycznej.

1b. Sesja egzaminacyjna na symulatorze pojazdu kolejowego w wymiarze 60 minut obejmuje:

1) obsługę pojazdu kolejowego podczas jazdy;

2) obsługę urządzeń kontrolujących czujność maszynisty, urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, o ile są zabudowane w serii pojazdu trakcyjnego odwzorowanego w symulatorze, oraz urządzeń radiołączności pociągowej;

3) wykrywanie i lokalizowanie usterek w obwodach i urządzeniach pojazdu kolejowego i składu wagonów;

4) postępowanie maszynisty w typowych i nietypowych warunkach prowadzenia ruchu kolejowego.

1c. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do zdawania części teoretycznej egzaminu jest zdanie przez niego sesji egzaminacyjnej na symulatorze pojazdu kolejowego.”

2. W § 5 po ust. 6 dodać ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Część praktyczna egzaminu polega na sprawdzeniu, za pomocą jazd praktycznych na sieci kolejowej, umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego oraz wykonywania innych czynności związanych z obsługą pojazdu kolejowego.”

3. W § 10 ust. 1 nadać brzmienie:

„1. Szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego przeprowadza się nie rzadziej niż raz w roku w łącznym wymiarze 3 godzin.”

4. W § 10 dodać ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego przeprowadza się nie rzadziej niż raz w roku w wymiarze 1 godziny.”

5. W § 10 skreślić ust. 2 oraz dodać ust. 2a–2c w brzmieniu:

„2a. Szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego powinno obejmować:

1) obsługę pojazdu kolejowego podczas jazdy, w różnych warunkach atmosferycznych i porach doby;

2) obsługę urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzeń radiołączności pociągowej;

3) postępowanie maszynisty w typowych i nietypowych warunkach prowadzenia ruchu kolejowego;

* Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212)

4) prawidłowe reakcje w sytuacjach nadzwyczajnych.

2b. Szkolenie przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego powinno obejmować:

- 1) wykonywanie czynności przygotowania do pracy i zdania po pracy pojazdu kolejowego;
- 2) obsługę pojazdu kolejowego podczas jazdy, w różnych warunkach atmosferycznych i porach doby;
- 3) obsługę urządzeń kontrolujących czujność maszynisty, urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, o ile są zabudowane w serii pojazdu trakcyjnego odwzorowanego w symulatorze, oraz urządzeń radiołączności pociągowej;
- 4) postępowanie maszynisty w typowych i nietypowych warunkach prowadzenia ruchu kolejowego;
- 5) wykrywanie i lokalizowanie usterek w obwodach i urządzeniach pojazdu kolejowego i składu wagonów;
- 6) prawidłowe reakcje w sytuacjach nadzwyczajnych, awaryjnych i kryzysowych.

2c. W scenariuszach sesji szkoleniowych należy uwzględnić, w miarę możliwości, zdarzenia kolejowe zaistniałe w ostatnim okresie czasu.”

6. W § 12 obecną treść oznaczyć jako ust. 1 i dodać ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. W przypadkach, o których mowa w § 11 ust. 2 pkt 1 maszynista, przed skierowaniem na sprawdzian wiedzy i umiejętności, o którym mowa w § 13 ust. 1, odbywa sesję weryfikacyjną na symulatorze pojazdu kolejowego w wymiarze 60 minut. Zdanie przez maszynistę sesji weryfikacyjnej na symulatorze pojazdu kolejowego jest warunkiem dopuszczenia go do sprawdzianu wiedzy i umiejętności.

3. Sesja weryfikacyjna na symulatorze pojazdu kolejowego obejmuje:

- 1) obsługę pojazdu kolejowego podczas jazdy;
- 2) obsługę urządzeń kontrolujących czujność maszynisty, urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, o ile są zabudowane w serii pojazdu trakcyjnego odwzorowanego w symulatorze, oraz urządzeń radiołączności pociągowej;
- 3) postępowanie maszynisty w typowych i nietypowych warunkach prowadzenia ruchu kolejowego;
- 4) wykrywanie i lokalizowanie usterek w obwodach i urządzeniach pojazdu kolejowego i składu wagonów;
- 5) prawidłowe reakcje w sytuacjach nadzwyczajnych, awaryjnych i kryzysowych.”

7. W § 14 obecną treść oznaczyć jako ust. 1 i dodać ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. Jazdy w czynnej kabinie pojazdu kolejowego, o których mowa w ust. 1, można zastąpić jazdami w symulatorze pojazdu kolejowego, jeśli umożliwi on wierne odwzorowanie tej infrastruktury i warunków odbywania jazdy zgodnie z ust. 1.

3. Postanowienia ust. 2 nie stosuje się w przypadku gdy infrastruktura kolejowa będąca przedmiotem sprawdzianu wiedzy i umiejętności została przebudowana, szczególnie w zakresie układów torów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym. ”

8. § 21 otrzymuje brzmienie:

„§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem postanowień § 22.”

9. Dodać § 22 w brzmieniu:

„§ 22. 1. Postanowienia § 7 pkt 3 i § 10 ust. 1a i 2a wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.

2. Postanowienia § 5 ust. 1a–1c i ust. 6a, § 10 ust. 1, 2b i 2c, § 12 ust. 2 i 3, § 14 ust. 2 wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. Z tym samym dniem tracą moc postanowienia § 5 ust. 1 i 6, § 10 ust. 1a i 2a.”

UZASADNIENIE

Postanowienia dotyczące zastosowania symulatorów w procesie szkolenia i egzaminowania maszynistów na świadectwo powinny ulec modyfikacji, w szczególności ze względu na zgromadzone już pierwsze doświadczenia krajowe w wykorzystaniu symulatorów do szkolenia maszynistów.

Zachodzi potrzeba doprecyzowania wykorzystania symulatorów przy egzaminie na świadectwo maszynisty. Obecne sformułowanie § 5 ust. 6 jest bardzo ogólne i budzi wiele wątpliwości. Dlatego też proponuje się przyjęcie trybu postępowania: sesja egzaminacyjna na symulatorze – egzamin teoretyczny – egzamin praktyczny (proponowany § 5 ust. 1a). Zdanie każdego etapu egzaminu jest dopuszczeniem do etapu następnego (proponowany § 5 ust. 1c w połączeniu z obecnym ust. 8). Doprecyzowano też zakres egzaminu na świadectwo (proponowany § 5 ust. 1b).

Drugą kwestią są regularne szkolenia obowiązkowe na symulatorach. Wymóg prowadzenia szkoleń w wymiarze 3 godzin rocznie począwszy od 1 stycznia 2018 r. jest aktualnie nie do spełnienia. W kraju jest obecnie 6 czynnych symulatorów, przy potrzebach rządu 22–25. Nie jest możliwe zakontraktowanie, zbudowanie, przetestowanie i oddanie do użytkowania pozostałych symulatorów w ciągu 1 roku. Odrębnym zagadnieniem jest koordynacja w skali sieci kolejowej Polski rozmieszczenia tych symulatorów, jak też odpowiedniego doboru odwzorowanych serii pojazdów.

Proponuje się zatem wprowadzenie 3-letniego okresu przejściowego, w którym roczny wymiar szkolenia obowiązkowego ograniczony byłby do 1 godziny (§ 10 ust. 1a) oraz dopuszczone byłoby szkolenie maszynisty na symulatorze pojazdu, na który nie ma on autoryzacji. W związku z powyższym z obowiązkowego zakresu szkolenia muszą ulec wyeliminowaniu te elementy, które są powiązane z konkretną serią pojazdu (obsługa specyficznych elementów sterowniczych, diagnostyka pokładowa, lokalizacja i eliminacja usterek itp.) – proponowany § 10 ust. 2a.

Po okresie przejściowym, kiedy odpowiedni system szkoleniowy zostanie zbudowany, zakres szkolenia obowiązkowego ulega poszerzeniu o elementy właściwe dla konkretnej serii pojazdu (proponowany § 10 ust. 2b) oraz scenariusze bazujące na zaistniałych zdarzeniach kolejowych (proponowany § 10 ust. 2c).

Proponuje się też wprowadzenie obowiązkowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności na symulatorze pojazdu kolejowego w przypadkach, o których mowa w § 11 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia. Proponowany § 12 ust. 3 precyzuje zakres sesji weryfikacyjnej odbywanej na symulatorze.

Uwzględniając możliwości techniczne współczesnych symulatorów proponuje się, aby dopuścić odnowienie

znajomości infrastruktury kolejowej przez maszynistę za pomocą symulatora (proponowany § 14 ust. 2). Natomiast zapoznanie się z nową infrastrukturą nadal będzie możliwe wyłącznie w czynnej kabinie pojazdu kolejowego (obecny § 15 ust. 1)

Ze względu na czas niezbędny do przygotowania odpowiedniej ilości właściwych symulatorów proponuje się 3-letnie *vacatio legis* tj. wejście w życie przepisów docelowych od 1 stycznia 2020 r.

W okresie 1 stycznia 2018 r. – 31 grudnia 2019 r. proponuje się wejście w życie przepisów przejściowych tj.:

- 1) dopuszczenie wykorzystania symulatora pojazdu kolejowego podczas części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty (§ 5 ust. 6);
- 2) ograniczenie wymiaru rocznego szkoleń obowiązkowych do 1 godziny (§ 10 ust. 1a);
- 3) ograniczenie zakresu merytorycznego szkoleń obowiązkowych, uwzględniając fakt, że wielu maszynistów będzie musiało odbywać te szkolenia na symulatorach pojazdów takich serii, na które nie mają autoryzacji (§ 10 ust. 2a).

Okres przejściowy umożliwi maszynistom „oswojenie się” ze szkoleniami z wykorzystaniem symulatorów i zebranie niezbędnych doświadczeń szkoleniowych, a z drugiej strony da czas na budowę systemu szkoleniowego racjonalnie dostosowanego do występujących potrzeb.

Opracował:

Zespół ekspertów IK pod kierownictwem Z. Szafrąńskiego

