

ZAŁĄCZNIK IV

KWALIFIKACJE ZAWODOWE

Ogólny program i metoda szkolenia

1. Wprowadzenie

Zakres i organizacja kursów szkoleniowych musi obejmować:

- wprowadzenie na temat przedsięwzięcia kolejowego oraz rozpatrywanego stanowiska, w tym pierwsza pomoc oraz bezpieczeństwo i higiena pracy;
- przepisy eksploatacyjne, przepisy bezpieczeństwa ruchu;
- zagadnienia techniczne (infrastruktura kolejowa i tabor) ze szczególnym uwzględnieniem urządzeń sygnalizacyjnych, układów hamulcowych i systemów sterowania ruchem pociągów, przygotowania pociągu oraz wykrywania usterek i przeprowadzania napraw. Podejmowanie decyzji o przydatności lokomotywy do pracy;
- komunikowanie się; szkolenie w posługiwaniu się megafonem będące umiejętnością wchodzącą w zakres obsługi klienta;
- zdobywanie umiejętności prowadzenia pociągu: towarzyszenie w pracy doświadczonemu maszyniście, prowadzenie pociągu pod nadzorem, ćwiczenia na symulatorze, samodzielne prowadzenie lokomotywy lub pociągu;
- zdobywanie wiedzy o lokalnych warunkach i trasie; szkolenie to może się odbyć po kwalifikacji, gdy maszynista pociągu zostanie przydzielony do konkretnego obszaru obowiązków;
- nieprzewidziane zajścia i sytuacje nadzwyczajne; radzenie sobie ze stresem i w sytuacjach konfliktowych;
- gaszenie pożarów.

Wymagane umiejętności dzielą się na trzy części:

- Część „ogólna”, której szczegóły podano w załączniku V;
- Część dotycząca taboru, której szczegóły podano w załączniku VI;
- Część dotycząca infrastruktury, której szczegóły podano w załączniku VII.

2. Metoda szkolenia

Należy zachować właściwą równowagę pomiędzy szkoleniem teoretycznym (sala wykładowa i pokazy) i szkoleniem praktycznym (doświadczenie zdobywane w miejscu pracy, prowadzenie lokomotywy lub pociągu pod nadzorem i bez nadzoru).

Szkolenie wspomagane komputerowo jest dozwolone przy samodzielnym uczeniu się przepisów eksploatacyjnych, sytuacji związanych z wykorzystaniem urządzeń sygnalizacyjnych itp. W takiej sytuacji należy korzystać z symulatorów najnowszej generacji.

Wykorzystanie symulatorów może być pomocne w efektywnym szkoleniu maszynistów; są one szczególnie użyteczne w skracaniu czasu poświęconemu na prowadzenie lokomotywy lub pociągu na infrastrukturze, szkoleniu w zakresie postępowania w sytuacjach nieprawidłowych oraz dalszym szkoleniu na nowych typach lokomotyw.

W odniesieniu do zdobywania wiedzy o trasie preferowane powinno być takie podejście, zgodnie z którym maszynista pociągu towarzyszy innemu maszyniście podczas pewnej liczby przejazdów na tej trasie, w porze dziennej i w nocy. Taśmy wideo z nagraniem tras widzianych z kabiny maszynisty mogą być wykorzystane jako alternatywna metoda szkolenia.

3. Egzamin

Kurs szkoleniowy musi być zakończony egzaminami teoretycznymi i praktycznymi.

Ocena zdolności prowadzenia lokomotyw i pociągów jest zazwyczaj dokonywana w czasie testów sprawdzających prowadzonych na sieci kolejowej. Można również wykorzystać symulatory do oceny stosowania przepisów eksploatacyjnych i wywiązania się z obowiązków maszynisty w szczególnie trudnych sytuacjach.