

**Stanowisko Prezesa UTK w sprawie  
powierzenia osobom zatrudnionym  
na stanowisku konduktora  
obowiązków podawania sygnału Rp 13**

W związku z pojawiającymi się wątpliwościami związanymi ze stosowaną przez przewoźników kolejowych interpretacją przepisów § 21 ust. 5 i § 100 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: [Dz. U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.](#)), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków prowadzenia ruchu”, skutkującą powierzeniem osobom zatrudnionym na stanowisku konduktora obowiązków podawania sygnału Rp 13 Pociąg nr ... gotów do odjazdu, poniżej przedstawiam następujące stanowisko.

Aktualnie obowiązujące przepisy § 100 rozporządzenia w sprawie warunków prowadzenia ruchu określają, że sygnał Rp 13 Pociąg nr ... gotów do odjazdu podaje kierownik pociągu, w przeciwieństwie do np. sygnału Rp 14 Odjazd pociągów pasażerskich, który może podać zarówno kierownik pociągu jak i konduktor znajdujący się najbliższej maszynisty.

Sygnał Rp 13 Pociąg nr ... gotów do odjazdu kierownik pociągu przekazuje słownie lub za pomocą urządzeń łączności do maszynisty. Sygnał ten stosuje się przed odjazdem pociągów zestawionych z zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych w przypadku, gdy urządzenia do sterowania drzwiami i sygnałem dźwiękowym ostrzegającym podróżnych znajdują się na pulpicie w kabinie maszynisty lub zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi pojazdu kolejowego jest przekazywane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.

Zgodnie więc z przywołanym wyżej przepisem jedyną osobą upoważnioną do podawania sygnału Rp 13 Pociąg nr ... gotów do odjazdu jest kierownik pociągu. Warto podkreślić, że § 100 pkt 3 rozporządzenia w sprawie warunków prowadzenia ruchu jednoznacznie wskazuje na fakt, że sygnał Rp 13 należy podać przed odjazdem pociągu, który zestawiony jest z zespołów trakcyjnych spełniających wskazane wyżej warunki.

Oznacza to, że w tych przypadkach kierownik pociągu nie potrzebuje pomocy ze strony konduktorów, których współdziałanie z kierownikiem pociągu przy odjeździe pociągu jest uzasadnione oraz pożądane w przypadku składów pociągów, których wagony nie są wyposażone w sterowany mechanizm otwierania i zamykania drzwi.

Natomiast stosownie do § 21 ust. 5 rozporządzenia w sprawie warunków prowadzenia ruchu, pociągi pasażerskie przewożące pasażerów powinny mieć obsadę konduktorską składającą się co najmniej z kierownika pociągu, o ile jego zadania ruchowe nie są wykonywane przez innego pracownika lub przez urządzenia wyposażenia technicznego. Pociągi pasażerskie mogą jeździć bez kierownika pociągu, jeżeli zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi jest sygnalizowane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.

W opinii Prezesa UTK, w sytuacji opisanej w § 21 ust. 5 rozporządzenia w sprawie warunków prowadzenia ruchu, powierzenie pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku konduktora zadań polegających na zgłaszaniu gotowości odjazdu pociągu maszyniście pojazdu trakcyjnego za pomocą radiotelefonu, poprzez podanie sygnału Rp 13 Pociąg nr ... gotów do odjazdu jest niezgodne z § 100 pkt 3 tegoż rozporządzenia.

Przedmiotowa sprzeczność winna być rozstrzygnięta poprzez przyznanie prymatu § 100 pkt 3 rozporządzenia w sprawie warunków prowadzenia ruchu, a to ze względu na znaczenie, jakie przepisy powszechnie obowiązującego prawa nadają stanowisku kierownika pociągu.

Przede wszystkim należy wskazać tutaj na art. 22d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727, z późn. zm.), który wymienia stanowisko kierownika pociągu jako stanowisko bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Należy zauważyć, że obowiązkiem kierownika pociągu jest zawsze kierowanie przydzieloną mu drużyną konduktorską oraz nadzorowanie jej pracy. W przypadku współdziałania drużyny

konduktorskiej przy odjeździe pociągu ostateczna decyzja o odjeździe należy zawsze do kierownika pociągu.

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty, a także wymagania, jakie winny spełniać osoby zatrudnione na stanowisku kierownika pociągu, oraz że wykonywane przez nich czynności wiążą się z wyższym standardem bezpieczeństwa dla ruchu kolejowego, w pełni zasadne wydaje się, aby wyłącznie osoby pracujące na tym stanowisku miały możliwość podawania sygnału Rp 13.

W związku z tym przewoźnicy kolejowi w swoich przepisach wewnętrznych, dotyczących sposobu podawania sygnałów przy odjeździe pociągów, nie powinni upoważniać pracowników zatrudnionych na stanowiskach konduktora do podawania tego sygnału.

Natomiast w sytuacji, którą dopuszcza § 21 ust. 5 rozporządzenia w sprawie warunków prowadzenia ruchu, a więc gdy pociąg pasażerski nie ma kierownika pociągu oraz zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi jest sygnalizowane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych nie ma przeszkód prawnych, żeby gotowość do odjazdu konduktor zasignalizował poprzez podanie sygnału Rp 14 Odjazd pociągów pasażerskich