

УТВЕРЖДАЮ
Вице-президент ОАО «РЖД»

В.А.Гапанович

« 12 » августа 2006 г.

№ ЦТЛ-16/2

**Типовой регламент
организации эксплуатационной работы и обеспечения
безопасности движения поездов в локомотивном хозяйстве
ОАО «РЖД»**

Общие положения.

1. Типовой регламент организации эксплуатационной работы и обеспечения безопасности движения поездов в локомотивном хозяйстве ОАО «РЖД» (далее – Регламент) устанавливает основные положения, систему организации работы и порядок действий локомотивных бригад, дежурных по основным, оборотным локомотивным и моторвагонным депо (далее – депо), пунктам оборота локомотивов и моторвагонного подвижного состава и подмены локомотивных бригад, заведующих резервами локомотивных бригад и нарядчиков локомотивных бригад, других работников железнодорожного транспорта, непосредственно участвующих в организации эксплуатационной работы локомотивного хозяйства сети железных дорог ОАО «РЖД» (далее – локомотивного хозяйства).

2. Выполнение требований настоящего Регламента обязательно для всех работников локомотивного хозяйства железных дорог, хозяйства перевозок, других работников ОАО «РЖД», непосредственно участвующих в организации эксплуатационной работы локомотивного хозяйства железной дороги и обеспечивающих его бесперебойную работу, эффективное использование электровозов, тепловозов, газотурбовозов, паровозов, электропоездов, дизель-поездов, автомотрис, мотовозов, дрезин, рельсовых автобусов и специальных автомотрис (далее – локомотивов и МВПС), рабочего времени и времени отдыха локомотивных бригад и безопасность движения поездов.

Работа локомотивной бригады

Явка локомотивной бригады на работу.

3. Члены локомотивной бригады обязаны явиться на работу к месту, установленному правилами внутреннего трудового распорядка предприятия, в подготовленном для этого состоянии, опрятно одетыми в форменную одежду в сроки, определенные графиком работы или по вызову дежурного по депо.

4. По прибытии в полном составе к месту явки, локомотивная бригада после предъявления служебных удостоверений личности получает маршрут машиниста с проставленным временем явки у ответственного работника, определенного начальником локомотивного (моторвагонного) депо, а при заступлении на работу вне расположения депо – определенного начальником отделения железной дороги (при отсутствии в составе железной дороги отделений – начальником железной дороги).

5. Локомотивная бригада в полном составе проходит в установленном порядке предрейсовый медицинский осмотр и проверку психофизиологического состояния по утвержденным ОАО «РЖД» методикам, инструктаж по безопасности движения поездов и технике безопасности с соответствующими отметками в маршруте машиниста.

6. После прохождения медосмотра и предрейсового инструктажа локомотивная бригада, при заступлении на работу в расположении депо, предъявляет дежурному по депо, а при заступлении вне расположения депо – лицу, определенному приказом начальника отделения железной дороги (при безотделенческой структуре – начальником железной дороги):

Машинист: маршрут машиниста, удостоверение личности с отметкой о сдаче свидетельства на право управления локомотивом и вкладыша о присвоении класса квалификации в отдел кадров депо, свидетельство о допуске к работам на электроустановках, служебный формуляр машиниста, талон предупреждения;

помощник машиниста: свидетельство помощника машиниста, свидетельство о допуске к работам на электроустановках, служебный формуляр помощника машиниста, талон предупреждения.

7. После предъявления указанных документов, работник, на которого возложена обязанность допуска локомотивной бригады к работе, производит проверку наличия отметок о прохождении медосмотра и инструктажа, заверяет своей подписью и должностным штампом время явки, указывает серию, номер и место приемки локомотива (МВПС), при нахождении локомотива (МВПС) на тракционных путях – порядок выезда на станцию, а при нахождении локомотива на станции – порядок первоначального следования; где это установлено, выдает машинисту ключи от данного локомотива (МВПС) и инвентарь, определенный приказом начальника локомотивного (моторвагонного) депо.

8. Локомотивная бригада после получения маршрута, заверенного подписью и штампом, с соблюдением техники безопасности направляется к месту приемки локомотива по маршруту служебного прохода.

9. При отправлении локомотивной бригады пассажиром, дежурный по депо в маршрут машиниста записывает номер и время отправления поезда, на котором необходимо следование локомотивной бригады, а так же время и станцию прибытия локомотивной бригады к месту приемки локомотива (МВПС) или проведения другого вида работ, № приказа на следование локомотивной бригады пассажиром, должность и фамилию должностного лица, выдавшего приказ.

10. При отправлении локомотивной бригады пассажиром в вагоне пассажирского поезда, нарядчиком локомотивных бригад (если такой порядок установлен в локомотивном депо) заранее бронируются места, а локомотивной бригаде выдается маршрут, заверенный печатью локомотивного депо для финансовых документов и подписью начальника локомотивного депо, а также посадочный талон для приобретения билета.

11. При доставке локомотивной бригады к месту приемки локомотива служебным автотранспортом, в маршруте делается соответствующая отметка с указанием нормативного времени начала приемки локомотива.

Приемка локомотива.

12. По прибытии локомотивной бригады к месту приемки локомотива, она должна сверить серию и номер локомотива (МВПС) с номером, указанным в маршруте машиниста, после чего приступить к его приемке в соответствии с требованиями нормативных документов по указанному вопросу.

13. При приемке локомотива локомотивная бригада убеждается в надежном закреплении подвижного состава, включает аккумуляторную батарею если она не была включена ранее и производит ознакомление с записями в журнале форму ТУ-152.

14. При отсутствии по записям в журнале ТУ-152 неисправностей, с которыми запрещается принимать локомотив, а так же соответствия сроков до проведения очередного технического обслуживания и ремонта нормативным документам, по записи в журнале технического состояния локомотива убеждается в исправном действии автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, приступает к проверке работоспособности локомотива в соответствии с технологией, указанной в местных инструкциях.

15. При дальнейшей приемке локомотива (МВПС) локомотивная бригада:

Приводит локомотив (МВПС) в рабочее состояние и проверяет:

- наличие необходимого инструмента, оснащения и инвентаря, наличие сигнальных принадлежностей, противопожарных средств согласно описи и местных нормативных актов.

- наличие и работоспособность блокирующих устройств, наличие и исправность (путем внешнего осмотра) заземлений металлических кожухов

электрических приборов, аппаратов и корпусов вспомогательных машин, защитных кожухов печей электроотопления и электрокалориферов;

- наличие и исправность ограждений вращающихся частей оборудования (валов, муфт и др.);

- наличие и исправность инструмента, сигнальных принадлежностей, пожарного инвентаря, средств пожаротушения, пожарной сигнализации, тормозных башмаков, а также защитных средств.

- визуально наличие и исправное состояние деталей, машин и механизмов, достаточное наличие горюче-смазочных материалов в механизмах и агрегатах, запаса песка в бункерах, на слух проверяет работу машин и механизмов. Осматривает механическую часть локомотива с использованием смотрового молотка, обращая особое внимание на состояние колесных пар локомотива.

- положение разобщительных кранов, приводит их в положение, соответствующее рабочему состоянию.

- исправность регистрирующего устройства, при необходимости заправляет носители информации (модули памяти, скоростемерную ленту). В скоростемерах так же проверяется качество записи всех писцов. В базу данных электронных приборов вносят данные, предусмотренные в инструкциях по эксплуатации данных приборов.

- исправное действие и работу всех аппаратов и машин, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц и радиосвязи, приборов для подачи звукового сигнала. Проверку радиосвязи осуществляет путем вызова абонента (контрольный пост, дежурный по депо, дежурный по станции) и сверкой текущего времени.

- положения всех переключателей режимов. При необходимости устанавливает в соответствующее предстоящей работе положение.

- параметры работы агрегатов и машин.

- работу силовой установки, режима тяги и, где это предусмотрено конструкцией локомотива, режима торможения.

Производит удаление влаги и масла из влагосборников и маслосборников, продувку пневматических цепей локомотива (МВПС).

16. При смене локомотивных бригад на станционных путях без отцепки локомотива от состава, перечень работ, выполняемых локомотивной бригадой, указывается в местных инструкциях, в зависимости от времени стоянки поезда.

Действия локомотивной бригады при следовании до контрольного поста, от контрольного поста под поезд и обратно.

17. Закончив приемку локомотива, локомотивная бригада обязана изъять тормозные башмаки, если они были установлены, убедиться в соответствующем движении положении ручного тормоза, занять свои рабочие места в первой по ходу движения кабине локомотива, включить все приборы безопасности, радиосвязь, проверить действие вспомогательного тормоза, в темное время суток включить соответствующие буферные фонари локомотива и доложить

дежурному по депо или дежурному по станции о готовности к началу передвижений с указанием текущего времени и получением подтверждения о правильной установке времени и восприятии информации.

18. Машинист, получив от дежурного по депо или станции по радиосвязи или лично команду на начало маневровых передвижений, обязан довести до помощника машиниста полученное указание. После выполнения установленного регламента переговоров, при разрешающем показании маневрового сигнала или по сигналу дежурного стрелочного поста, привести локомотив в движение.

19. Машинисту запрещается приводить локомотив в движение, не зная плана маневровых передвижений и не получив команду на начало движения.

20. При начале движения одиночным локомотивом, а так же после каждой смены кабины управления при достижении скорости 3-5 км/ч машинист обязан произвести проверку действия вспомогательного тормоза до полной остановки локомотива.

21. При изменении направления движения локомотива, локомотивная бригада обязана находиться в передней по ходу движения кабине локомотива (в том числе при кратной тяге).

22. После въезда локомотива на путь, на котором стоит подвижной состав, локомотивная бригада обязана следовать со скоростью, обеспечивающей остановку локомотива не менее чем за 10 метров до состава. Помощник машиниста должен находиться в кабине в пределах досягаемости приборов управления для применения средств остановки при отсутствии со стороны машиниста действий по снижению скорости и остановки. Подъезжая к составу, машинист должен вспомогательным тормозом остановить локомотив на расстоянии 5 – 10 м от первого вагона, помощник машиниста совместно с осмотрщиком вагонов обязан проверить работу автосцепного устройства первого вагона. По команде осмотрщика машинист подъезжает к составу со скоростью не более 3 км/ч, обеспечив плавность сцепления автосцепок.

23. После сцепления локомотива с грузовым составом, не закрепленным специальными механическими упорами, машинист кратковременным движением от состава должен проверить надежность сцепления. Сцепление локомотива с пассажирским, почтово-багажным, грузопассажирским составом и с грузовым составом, закрепленным специальными механическими упорами, проверяют только по сигнальным отросткам замков автосцепок.

Получив от осмотрщика вагонов информацию о наличии пассажирских вагонов, локомотивов и вагонов моторвагонного подвижного состава в составе грузового поезда, о загрузке грузовых вагонов в составе (груженые, порожние), количестве вагонов в пассажирском поезде, наличии в нем вагонов с выключенными электропневматическими тормозами или вагонов с отличающимися по принципу действия западноевропейскими тормозами, машинист обязан отрегулировать величину зарядного давления крана машиниста и включить воздухораспределитель локомотива на соответствующий режим.

Помощник машиниста (при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста – осмотрщик вагонов) после прицепки локомотива к составу и перехода машиниста в рабочую кабину, по команде машиниста, должен продуть через концевой кран тормозную магистраль локомотива со стороны состава, соединить рукава тормозной магистрали между локомотивом и первым вагоном (до включения источника питания при наличии ЭПТ), открыть концевой кран сначала у локомотива, а затем у вагона.

Машинист совместно с осмотрщиком вагонов обязаны проверить правильность сцепления автосцепок по сигнальным отросткам замков и соединения рукавов, открытие концевых кранов между локомотивом и первым вагоном. При обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста указанную проверку проводит осмотрщик вагонов.

24. После прицепки локомотива к составу поезда машинист обязан:

зарядить тормозную магистраль сжатым воздухом, убедиться в том, что падение давления не превышает установленных нормативными актами норм, и опробовать автотормоза;

получить справку об обеспечении поезда тормозами, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;

ознакомиться по натурному листу с составом грузового и грузо-пассажирского поезда - наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, а также открытого подвижного состава;

ознакомиться по натурному листу с составом пассажирского и почтово-багажного поезда - наличием вагонов, занятых багажом и грузобагажом.

Если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом, установить присвоенный номер поезда на пульте управления радиостанцией.

После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда с электроотоплением вагонов после выполнения опробования тормозов и получения справки о тормозах, машинист обязан опустить токоприемники для подключения электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей.

Машинист ведущего локомотива, МВПС, специального самоходного подвижного состава обязан перед отправлением со станции включить устройства автоматической локомотивной сигнализацией, убедиться, что радиостанция включена и путем вызова проверить радиосвязь с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и соответственно с руководителем работ в хозяйственном поезде.

25. Перед началом движения локомотива после отцепки от состава локомотивная бригада обязана убедиться в закреплении состава согласно технико-распорядительного акта железнодорожной станции (далее – ТРА) через дежурного по станции, получить команду на начало движения, протянуть ленту

скоростемера на 10 – 15 мм, убедиться, что локомотив отцеплен от поезда и работниками станции, пути, осмотрщиками вагонов не подаются сигналы остановки, убедиться в разрешающем показании огня на светофоре, ограждающем путь или участок пути, на котором находится локомотив, или в подаваемом ручном сигнале дежурного стрелочного поста, сигналиста, дежурного по парку. После выполнения установленного регламента переговоров, машинист, убедившись в разрешающем показании светофора (ручного сигнала дежурного стрелочного поста, сигналиста, дежурного по парку), приводит локомотив в движение.

Порядок действий локомотивной бригады перед приведением поезда (локомотива) в движение при отправлении со станции.

26. До приведения локомотива (поезда) в движение после появления разрешающего показания на выходном (маршрутном) светофоре локомотивная бригада обязана закончив операции по подготовке к движению с поездом (одиночному следованию), занять свои рабочие места в кабине управления, и, после убеждения об отсутствии сигналов остановки, подаваемых с пути и с поезда, приступить к выполнению взаимопроверки «Минута готовности» установленной «Регламентом переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте общего пользования», утвержденным распоряжением МПС России от 26.09.2003 г. № 876р (далее – регламент переговоров).

27. Помощник машиниста МВПС после выполнения регламента «Минута готовности» убеждается в том, что посадка окончена, о чем докладывает машинисту, контролирует закрытие автоматических дверей, возвращается в кабину машиниста и дублирует показание выходного (маршрутного) и локомотивного светофоров.

28. В случае отправления поезда со станции по письменному разрешению или регистрируемому приказу дежурного по станции (поездного диспетчера) локомотивная бригада дополнительно обязана:

проверить правильность заполнения, полученного письменного разрешения (формы ДУ-50, ДУ-52, ДУ-54, ДУ-56, ДУ-60);

занести приказ в предусмотренный для этого раздел маршрута машиниста; доложить дежурному по станции о получении письменного разрешения или повторить содержание регистрируемого приказа;

привести поезд в движение только после получения от дежурного по станции подтверждения о правильности восприятия приказа (словами «верно, выполняйте») или информации о готовности маршрута отправления при отвлении по письменному разрешению.

29. После приведения поезда в движение локомотивная бригада обязана в зеркала обратного вида или, поочередно открывая боковые окна (не менее 2 раз за время следования по станции), проверить и доложить друг другу об

отсутствии (наличии) сигналов остановки с поезда или от других работников о состоянии поезда. Контроль отсутствия сигналов остановки со стороны платформы возлагается на работника локомотивной бригады, с чьей стороны находится платформа до выхода всего состава поезда за пределы платформы или в пределах видимости.

Работа локомотивной бригады при ведении поезда.

30. При ведении поезда локомотивная бригада выполняет регламент переговоров.

31. В пути следования машинист и помощник машиниста в местах, установленных местными инструкциями, с помощью зеркал обратного вида, а при отсутствии зеркал – через открытые боковые окна с соблюдением техники безопасности, не высываясь за пределы эркера, осматривают состав в пределах видимости, и докладывают друг другу о его состоянии.

32. Помощнику машиниста запрещается отлучаться из кабины локомотива при:

движении на сигналы, требующие снижения скорости или остановки;

белом огне локомотивного светофора (кроме участков, не оборудованных автоблокировкой);

следовании по станции, а также в пределах искусственных сооружений и при проследовании постов безопасности;

неисправности устройств АЛСН (КЛУБ, КЛУБ-У) и СЦБ (кроме следования по приказу ДНЦ на свободном перегоне при наличии сведений);

следовании по местам ограничений скорости, указанных в бланке предупреждения формы ДУ-61.

33. По разрешению машиниста помощник машиниста обязан при зеленом огне проходного или локомотивного светофора осматривать машинное (дизельное) отделение локомотива, вагонов электропоезда с периодичностью, установленной начальником депо применительно к местным условиям.

34. После каждого запуска дизеля помощник машиниста обязан проверить и доложить машинисту состояние дизель-генераторной установки, вспомогательного оборудования и высоковольтной камеры.

35. При остановке одиночного локомотива (сплотки локомотивов) с применением песка на участках с автоблокировкой, помощник машиниста обязан напомнить машинисту о том, что необходимо отъехать от места остановки для обеспечения шунтирования рельсовой цепи и проконтролировать выполнение этой операции.

36. При проследовании предвходного светофора машинист и помощник машиниста обязаны осмотреть состав поезда, убедиться в отсутствии признаков схода колёсных пар с рельсов (рост тока нагрузки тяговых двигателей или главного генератора, не соответствующий профилю пути и весу поезда, рост сопротивления движению без применения тормозов, запылённость вдоль

состава поезда, выход вагонов за габарит подвижного состава и других), а так же проверить давление в напорной и тормозной магистралях по показаниям манометров.

37. При проследовании входного светофора станции помощник машиниста обязан подать оповестительный сигнал, а в тёмное время суток, при наличии выключателя в кабине управления, включить освещение ходовых частей локомотива. Выключать освещение ходовых частей только после проследования здания ДСП.

38. После проследования входного светофора станции с разрешающим показанием, помощник машиниста обязан стоя на рабочем месте (кроме локомотивов, указанных в местных инструкциях, где по условиям конструкции стоя затруднен обзор) следить, в пределах видимости, за правильностью приготовления маршрута следования поезда и движением подвижного состава по соседним путям.

39. При ведении поезда, в ответ на подаваемый работником железной дороги знак бодрствования, подать оповестительный сигнал и наблюдать за подаваемыми сигналами в пределах длины поезда (видимости сигнала) со стороны встречающего работника. При подаче сигнала остановки – принять незамедлительные меры к остановке поезда.

40. После проследования работника, встречающего поезд, всем составом, машинисту и помощнику машиниста доложить друг другу об отсутствии сигналов остановки.

41. В темное время суток, при приближении к постам безопасности при наличии выключателя в кабине управления, кроме оповестительного сигнала, подавать знак бодрствования, посредством включения освещения ходовых частей локомотива.

42. При следовании по станции, встрече поездов в дневное время, знаком бодрствования, в дополнение к оповестительному сигналу, считать видимое положение помощника машиниста стоя (кроме локомотивов, указанных в местных инструкциях, где по условиям конструкции стоя затруднен обзор).

43. При приближении встречного поезда на перегоне или станции помощнику машиниста находится стоя на рабочем месте, а при следовании встречного поезда со стороны помощника машиниста – отойти к рабочему месту машиниста и внимательно наблюдать за состоянием встречного поезда, наличием сигналов на хвостовом вагоне, обращая особое внимание на состояние ходовых частей и расположение груза на открытом подвижном составе. Переключить прожектор на тусклый свет, не допуская ослепления локомотивной бригады встречного поезда, сразу после проследования кабины управления встречного поезда, включать яркий свет прожектора.

44. В случае не подачи локомотивной бригадой встречного поезда знака бодрствования, вызвать по радиосвязи машиниста встречного поезда и выяснить причину отсутствия знака бодрствования. А при отсутствии ответа доложить об этом дежурному по станции, ограничивающей перегон или поездному

диспетчеру для принятия мер по выяснению причины отсутствия знака бодрствования.

45. При обнаружении в пути следования или при стоянке на станции (перегоне) неисправностей в составе встречного поезда, путевом хозяйстве, контактной сети и других устройствах, угрожающих безопасности движения, немедленно сообщить об этом по радиосвязи локомотивной бригаде поезда, в котором обнаружена неисправность или приближающегося к опасному месту и дежурным по станции, ограничивающим перегон (поездному диспетчеру). Если неисправность, угрожающая безопасности движения, выявлена на пути следования своего поезда – принять меры экстренной остановки.

46. Обо всех обнаруженных в пути следования нарушениях безопасности движения, в том числе и об отсутствии на установленном месте работников железной дороги, на которых возложены обязанности по встрече и осмотру поездов, немедленно сообщать дежурному по ближайшей станции и поездному диспетчеру участка, а по прибытию в депо сделать запись в «Книгу замечаний машиниста».

47. Производить посадку и высадку работников железной дороги, следующих к месту производства работ, только по регистрируемому приказу поездного диспетчера с записью приказа в определенный для этого раздел маршрута машиниста или выданному дежурным по станции письменному предупреждению.

48. При возникновении нестандартных ситуаций в пути следования действовать в соответствии с требованиями нормативных актов по этому вопросу.

49. Запрещается машинисту проследовать станцию или отправляться с нее, если время до окончания непрерывной продолжительности рабочего времени менее перегонного времени хода, без приказа первого заместителя начальника железной дороги о продлении режима работы, переданного по радиосвязи. Во всех случаях рабочее время не должно превышать двенадцать часов. Порядок действий локомотивной бригады при окончании рабочего времени на перегоне по не зависящим от неё причинам устанавливается начальником железной дороги.

Порядок сдачи локомотива.

50. По окончании поездки и прибытии локомотива на станционный или тракционный путь локомотивного депо, предназначенный для отстоя локомотивов, локомотивная бригада производит работы по техническому обслуживанию локомотива в соответствии с цикловыми работами, предусмотренными местными инструкциями в этом вопросе.

51. При сдаче локомотива (МВПС) производится продувка пневматических цепей, удаление масла и влаги из масло- и влагосборников, осмотр ходовых частей, снятие скоростемерной ленты или электронного

носителя памяти, уборка кабины (кабин) управления, другие работы, предусмотренные местными инструкциями. Производится запись в журнал технического состояния локомотива формы ТУ-152 о работе локомотива, выявленных отклонениях в работе и неисправностях, другие замечания и записи, предусмотренные нормативными актами.

52. Локомотив (МВПС) после выполнения всех работ закрепляется согласно местной инструкции или ТРА станции, приводится в нерабочее состояние, или, если это установлено, предъявляется ответственному лицу. Кабины локомотива (МВПС) после окончания его сдачи должны быть закрыты от доступа посторонних лиц, ключи управления и от входных замков изъяты и переданы принимающему лицу или дежурному по депо. Инвентарь и инструмент, подлежащий сдаче, сдается лицу, указанному в локальных нормативных актах.

53. В локомотивном депо, имеющем в своем распоряжении парк локомотивов (МВПС), на каждую серию локомотива разрабатываются местные инструкции о порядке обслуживания локомотивов, в которых указываются все регламентные работы, выполняемые локомотивными бригадами, независимо от их депо приписки, при приемке и сдаче локомотива, а так же порядок закрепления локомотивов (МВПС) на предусмотренных для этого путях. Данные местные инструкции рассылаются во все локомотивные (моторвагонные) депо, бригады которых обслуживают локомотивы (МВПС), для ознакомления локомотивных бригад. Выписки из этих инструкций должны храниться на локомотиве.

Окончание работы локомотивной бригады в основном депо или пункте постоянного заступления.

54. По окончании сдачи локомотива локомотивная бригада следует к дежурному по депо в полном составе по маршрутам служебного прохода с соблюдением техники безопасности.

55. По прибытии к дежурному по депо локомотивная бригада, где это предусмотрено, сдает ключи от локомотива, инструмент и инвентарь, предусмотренный местными инструкциями для сдачи, информирует дежурного по депо о техническом состоянии локомотива и сроках очередного технического обслуживания и планового ремонта. Если это предусмотрено локальными нормативными актами или по указанию дежурного по депо, локомотивная бригада направляется на послерейсовый медосмотр.

56. После сдачи ключей от локомотива и инвентаря, локомотивная бригада производит заключительное оформление маршрута машиниста, записывает все выявленные за поездку замечания в «Книгу замечаний машинистов», при необходимости производит запись в книгу учета нерационального использования рабочего времени локомотивных бригад и оформляет рапорт на имя начальника локомотивного депо; при наличии

скоростемерной ленты проставляет штампы на ней, заполняет поля штампа, производит другие, предусмотренные нормативными документами записи, в том числе о получении всех регистрируемых приказов и письменных разрешений, а при отсутствии скоростемерной ленты (при использовании электронных носителей памяти) – на обратной стороне бланка предупреждения формы ДУ-46.

57. Оформленный маршрут машиниста, скоростемерные ленты или электронные носители памяти, бланки предупреждений, разрешений, справок ВУ-45 за выполненную поездку сдаются дежурному по депо, который проверяет соответствие количества скоростемерных лент выполненным поездкам за время работы, заполнение машинистом штампов скоростемерных лент, при наличии электронных носителей памяти – проверяет соответствие количества сданных и выданных машинисту модулей, ставит отметку в предусмотренный для этого раздел маршрута машиниста, проставляет время окончания работы локомотивной бригады в маршруте машиниста, заверяет записи подписью и печатью и передает маршрут машиниста нарядчику локомотивных бригад для планирования локомотивной бригады на следующую смену.

58. По указанию дежурного по депо об окончании работы, локомотивная бригада предъявляется нарядчику локомотивных бригад для объявления времени и места следующей работы. Нарядчик локомотивных бригад производит расчет рабочего времени, проверяет соответствие отработанных локомотивной бригадой часов норме выработки, рассчитывает нормативное время отдыха и производит планирование локомотивной бригады для следующей работы не допуская переработки, с отметкой в журнале явок локомотивных бригад, объявляет дату, время и место начала следующей работы, производит ознакомление локомотивной бригады с росписью в журнале.

59. После завершения работы локомотивная бригада знакомится с планом проведения технических занятий, проведения планерных совещаний, индивидуальных собеседований у руководителей, инструктажей по безопасности движения поездов и другими мероприятиями для участия в них.

60. По завершении работы локомотивная бригада после проведения санитарно-гигиенических процедур покидает расположение депо.

61. Порядок окончания работы и планирование для следующей работы при смене локомотивных бригад на станции, расположенной вне расположения основного депо определяется местными нормативными актами.

Окончание работы в оборотном депо или в пункте оборота.

62. Локомотивная бригада в полном составе после сдачи локомотива в пункте оборота обязана прибыть к дежурному по депо (по пункту оборота).

63. Окончание работы локомотивной бригады в пункте оборота локомотивов аналогичен порядку, описанному в пункте 55 настоящего регламента, после чего производит заключительное оформление маршрута

машиниста, при необходимости оформляет рапорт на имя начальника локомотивного депо или передается необходимая информация дежурному по основному депо или руководству депо.

64. По окончании работы дежурный по оборотному депо дает указание локомотивной бригаде о дальнейших ее действиях в соответствии с планом работы или подвязкой поездов.

Организация отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота.

65. Дежурный по депо (по пункту оборота) отмечает в маршруте машиниста время окончания работы, заверив ее своей подписью и именным штампом, и возвращает его локомотивной бригаде.

66. Получив маршрут машиниста, локомотивная бригада по установленному маршруту служебного прохода следует на отдых в дом отдыха локомотивных бригад.

67. Дежурная по дому отдыха записывает данные маршрута машиниста в книгу регистрации, ставит штамп дома отдыха локомотивных бригад в маршрут машиниста, где отмечает время прибытия локомотивной бригады в дом отдыха.

68. Отдых локомотивной бригаде должен быть предоставлен в соответствии с нормативными актами, но во всех случаях не менее трех часов.

69. Локомотивной бригаде во время отдыха запрещается отлучаться за пределы территории дома отдыха.

70. По окончании установленного времени отдыха по команде дежурного по депо локомотивные бригады грузового движения вызывают на работу с указанием времени явки. Локомотивные бригады пассажирского и пригородного движения (за исключением случаев опоздания графика поезда, необходимости замены локомотива и других, не предусмотренных графиком движения, случаях) вызывают в соответствии с графиком подвязки пассажирских и пригородных поездов, с учетом времени, необходимого для подготовки локомотивной бригады к работе после отдыха.

71. Дежурная по дому отдыха после вызова локомотивной бригады отмечает в маршруте машиниста время ухода ее из дома отдыха и в журнале отмечает время вызова, время отдыха, сверхнормативного отдыха и время ухода локомотивной бригады из дома отдыха.

72. Дежурная по дому отдыха контролирует установленные нормы времени от окончательной сдачи до прибытия в дом отдыха и время от подъема бригады до убытия из дома отдыха. Обо всех случаях нарушения этого времени докладывает дежурному по депо.

73. Локомотивная бригада, прибыв к дежурному по оборотному депо после отдыха, проходит установленным порядком предрейсовый медосмотр, предоставляет установленные документы на проверку дежурному по депо.

74. Дежурный по оборотному депо, проверив готовность локомотивной бригады к поездке, а так же документы, оговоренные в пункте 6 настоящего

Регламента, в маршруте машиниста ставит время явки на работу, отдает машинисту маршрут машиниста и сообщает локомотивной бригаде план предстоящей работы.

Локомотивная бригада, получив маршрут машиниста и план работы, приступает к исполнению должностных обязанностей в соответствии с пунктами 8 – 16 настоящего Регламента.

75. Если время отдыха локомотивной бригады в доме отдыха (более полного времени предшествующей работы) истекло, дежурный по депо (дежурный по дому отдыха) обязан вызвать поездного диспетчера и уточнить порядок дальнейших действий.

Организация работы заместителя начальника локомотивного (моторвагонного) депо по эксплуатации. Общие положения.

76. Заместитель начальника локомотивного (моторвагонного) депо по эксплуатации (далее – заместитель по эксплуатации) осуществляет руководство цехом эксплуатации.

77. Заместитель по эксплуатации находится в непосредственном подчинении у начальника локомотивного (моторвагонного) депо.

78. У заместителя по эксплуатации в непосредственном подчинении находятся: инженер цеха эксплуатации, начальник резерва локомотивных бригад (старший нарядчик локомотивных бригад), машинисты-инструктора локомотивных бригад, дежурные по основному (оборотному) депо, нарядчики локомотивных бригад, операторы при дежурном по депо, начальник отделения расшифровки скоростемерных лент (старший техник-расшифровщик лент скоростемеров), техники-расшифровщики лент скоростемеров и другие работники цеха эксплуатации.

79. Работа заместителя по эксплуатации осуществляется на основе личного комплексного плана, утверждаемого начальником локомотивного (моторвагонного) депо не позднее последнего дня периода, предшествующего отчетному.

80. В отсутствие заместителя по эксплуатации его обязанности возлагаются на машиниста-инструктора локомотивных бригад, находящегося в резерве кадров на замещение должности заместителя по эксплуатации, приказом начальника локомотивного депо. В локомотивном депо создается резерв на замещение должности заместителя начальника локомотивного депо по эксплуатации не менее чем из двух кандидатов.

Основные обязанности заместителя по эксплуатации.

81. Основными обязанностями заместителя по эксплуатации является решение задач, направленных на организацию эффективной работы цеха

эксплуатации, выполнение коллективом цеха плана перевозок пассажиров и грузов, маневровой и хозяйственной работы при безусловном обеспечении безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов, эффективного использования технических средств, соблюдение требований охраны окружающей природной среды, законодательных актов в области охраны труда и обеспечения трудовых прав и гарантий работников цеха эксплуатации.

82. Заместитель по эксплуатации осуществляет:

контроль содержания приписного локомотивного парка на заданные размеры движения по всем видам работ;

выполнение основных количественных и качественных показателей использования тягового подвижного состава.

ежедневный контроль выполнения графика движения поездов, участвует в расследовании случаев задержек поездов, случаев брака в поездной и маневровой работе, случаев нарушения трудовой и производственной дисциплины;

еженедельный контроль организации и прохождения локомотивными бригадами предрейсового медицинского осмотра;

еженедельный контроль предрейсового инструктажа локомотивных бригад, при необходимости вносит изменения и дополнения в тематику предрейсового инструктажа, утверждает конспект предрейсового и внепланового инструктажей.

83. Заместитель по эксплуатации организует:

работу по укомплектованию штата цеха эксплуатации в соответствии с заданными нормативами содержания численности и рациональному использованию рабочего времени локомотивных бригад;

подготовку необходимого количества локомотивных бригад на выполняемые и планируемые объемы перевозок;

составление и реализацию мероприятий по подготовке машинистов из числа помощников машинистов, имеющих право управления локомотивом (МВПС), подготовке в дорожных технических школах или специализированных учебных центрах помощников машинистов для сдачи экзаменов и получения свидетельства на право управления локомотивом (МВПС), помощников машиниста;

техническое обучение, повышение квалификации работников локомотивных бригад, в том числе проведение в августе-сентябре каждого года по специальной учебной программе обучения работников локомотивных бригад, не имеющих опыта самостоятельной работы в зимний период (первозимников). С остальными работниками локомотивных бригад до 01 октября проводятся технические занятия об особенностях работы в зимний период с принятием зачетов;

работу машинистов-инструкторов по комплектованию работников локомотивных бригад для совместной работы с учетом их моральных и деловых

качеств, заключения психолога депо о психологической совместимости работников, в соответствии с требованиями по классу квалификации, стажу работы.

расшифровку скоростемерных лент и электронных носителей памяти в соответствии нормативными актами.

работу машинистов-инструкторов локомотивных бригад в соответствии с нормативными актами. Ежедневно проводит анализ работы машинистов-инструкторов локомотивных бригад, при необходимости проводит корректировку планов работы машинистов-инструкторов локомотивных бригад.

84. Заместитель по эксплуатации:

По итогам доклада дежурного локомотивного (моторвагонного) депо и начальника резерва локомотивных бригад обеспечивает принятие оперативных мер, направленных на своевременное обеспечение потребности локомотивных бригад.

Осуществляет мероприятия по работе с «Книгой замечаний машинистов»:

Ежедневно, при нахождении в расположении цеха эксплуатации, – контроль работы по «Книге замечаний машинистов»,

На планерных совещаниях информирует локомотивные бригады о полученных ответах на замечания машинистов;

Проводит анализ работы с «Книгой замечаний машинистов» с периодичностью, установленной «Положением о книге замечаний машинистов» с ежемесячным представлением на поощрение начальнику локомотивного (моторвагонного) депо локомотивных бригад, активно работающих с «Книгой замечаний машинистов», выявивших серьезные нарушения, угрожающие безопасности движения поездов.

Обеспечивает своевременное составление графиков сменности работников цеха, отпусков, осуществлять контроль предоставления выходных дней и периодических отпусков работникам цеха.

85. Кроме того, заместитель начальника депо по эксплуатации:

организует контроль соблюдения локомотивными бригадами правил техники безопасности;

участвует в совещаниях с локомотивными бригадами по безопасности движения и графику движения поездов;

проводит внеочередные инструктажи работникам локомотивных бригад по нарушениям безопасности движения поездов в соответствии с графиком проведения инструктажа;

контролирует качество технического обслуживания тягового подвижного состава локомотивными бригадами;

совместно с руководителями вагонных депо, проводит проверки качества подготовки поездов к отправлению на станциях формирования или пунктах технического осмотра;

ежемесячно совместно с руководителями железнодорожной станции проверяет выполнение регламента переговоров и порядка взаимного контроля

между локомотивными бригадами и работниками смежных служб; обеспечивает неукоснительное выполнение требований поступающих документов ОАО «РЖД».

Права заместителя по эксплуатации.

86. Заместитель по эксплуатации имеет право:

- проводить оперативные разборы случаев нарушения работниками цеха своих должностных обязанностей;
- производить временное формирование локомотивных бригад в отсутствие начальника депо;
- отстранять от работы работников локомотивного депо в случаях, когда их действия или состояние угрожают безопасности движения поездов и обслуживанию пассажиров, с докладом об этом начальнику локомотивного депо;
- отстаивать от работы локомотивы (МВПС) с неисправностями, угрожающими безопасности движения, делать запись в журналах форм ТУ-152, ТУ-28 о выявленных замечаниях по их техническому состоянию;
- лишать машинистов и помощников машинистов предупредительных талонов за выявленные недостатки при исполнении ими должностных обязанностей с последующей сдачей указанных талонов начальнику локомотивного депо и письменным докладом о причине изъятия талонов;
- делать устные замечания и производить запись в служебные формуляры техников-расшифровщиков, машинистов и помощников машинистов о выявленных недостатках в работе;
- оперативно информировать причастных должностных лиц железнодорожного транспорта о выявленных нарушениях, угрожающих безопасности движения и требующих принятия срочных мер;
- вносить предложения начальнику локомотивного депо на представление работников цеха эксплуатации к поощрению и повышению класса квалификации за безупречное выполнение должностных обязанностей, проявленную бдительность и действия, позволившие предотвратить нарушения безопасности движения поездов;
- согласовывать корректировку плана работы машиниста-инструктора локомотивных бригад;
- пользоваться в установленном порядке служебной телефонной и телеграфной связью;
- на бесплатное обеспечение необходимой для работы и обучения технической литературой и нормативной документацией;
- на обеспечение служебной мобильной телефонной связью для оперативного решения вопросов по эксплуатационной работе (с оплатой услуг в пределах лимита, установленного начальником отделения дороги);

на дополнительный отпуск за ненормированный рабочий день, в соответствии с Коллективным договором и нормативными актами ОАО «РЖД».

87. Другие гарантии и льготы, предусмотренные для заместителя по эксплуатации, предусматриваются в локальных нормативных актах, исходя из возможностей финансирования железной дороги, и утверждаются начальником железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Организация работы заместителя по эксплуатации.

88. Заместитель по эксплуатации организует работу цеха эксплуатации на основе комплекса организационно-профилактических мер, предусматривающих:

расстановку контингента работников цеха в соответствии с потребностями на предъявляемые объемы работы, установленными нормативами численности и профессиональными требованиями;

укрепление трудовой и технологической дисциплины;

организацию технического обучения работников цеха и повышения их квалификации;

периодические испытания работников в знании нормативных актов, конструкции обслуживаемых локомотивов в установленном порядке;

регулярное проведение внезапных проверок выполнения должностных обязанностей работниками, связанными с движением поездов и маневровой работой;

расследование случаев нарушений безопасности движения поездов, графика движения поездов с принятием мер;

использование материальных и моральных форм стимулирования работников за обеспечение безопасности движения поездов, выполнение нормативов графика движения поездов, инициативу при выполнении работниками своих служебных обязанностей;

привлечение виновных к дисциплинарной и материальной ответственности за допущенные нарушения безопасности движения, графика движения поездов, возмещение причиненного материального ущерба вследствие невыполнения или некачественного выполнения работниками цеха эксплуатации своих должностных обязанностей на основе требований законодательных актов.

89. Заместитель по эксплуатации ежедневно:

при заступлении на работу принимает доклад дежурного локомотивного (моторвагонного) депо по состоянию безопасности движения, выполнению графика движения поездов, выполнению плана выдачи локомотивов и локомотивных бригад по заявке и утвержденному плану, обеспечению выдачи локомотивов и локомотивных бригад на следующие сутки, оперативной информации в работе цеха эксплуатации. При возникновении ситуаций, требующих незамедлительного вмешательства, разбора или принятия решений, принимает доклад дежурного персонала круглосуточно, не позднее 10 минут

после поступления первичной информации и организует выполнение поставленной задачи.

участвует в проведении оперативных совещаний у начальника локомотивного (моторвагонного) депо по организации эксплуатационной работы, планированию работы на предстоящие сутки.

при нахождении в расположении цеха эксплуатации контролирует ведение «Книги замечаний машинистов», передачу замечаний в причастные подразделения, своевременность и актуальность ответов на замечания машинистов. Порядок контроля ведения «Книги замечаний машинистов» посредством автоматизированных систем и в удаленных пунктах устанавливается железной дорогой.

при нахождении в расположении цеха эксплуатации, рассматривает выявленные в процессе расшифровки параметров движения поезда нарушения. Контролирует своевременность поступления, расшифровки и рассмотрения машинистами-инструкторами скоростемерных лент и электронных носителей памяти.

при нахождении в расположении цеха эксплуатации и в пунктах явки локомотивных бригад контролирует ведение предрейсового инструктажа локомотивных бригад, проверяет и при необходимости вносит изменения в тематику и конспект предрейсового инструктажа.

при нахождении в расположении цеха эксплуатации контролирует соблюдение постоянного состава локомотивных бригад. При необходимости в отсутствие начальника депо утверждает формирование локомотивной бригады для совместной работы, проводит инструктаж по утвержденной тематике для вновь сформированной бригады.

при нахождении в расположении цеха эксплуатации контролирует рациональное использование локомотивных бригад. При выявлении фактов нерационального использования осуществляет предварительное расследование и информирование руководителей причастных служб установленным для этого порядком.

90. Заместитель по эксплуатации еженедельно:

при наличии в локомотивном (моторвагонном) депо ПТОЛ, в определенный личным планом день, проводит проверку качества проведения технического обслуживания в объеме ТО-2 локомотивам (МВПС);

в определенный личным планом день проводит контроль организации и прохождения локомотивными бригадами предрейсового медосмотра в одном из медпунктов основного, оборотного депо, пункта явки локомотивных бригад;

контролирует работу машинистов-инструкторов локомотивных бригад, соблюдение ими личных планов, качественное выполнение профилактической работы с локомотивными бригадами;

участвует в проведении технических занятий с локомотивными бригадами, осуществляет контроль организации и проведения технической учебы. Не реже одного раза в квартал проводит технические занятия с

машинистами-инструкторами локомотивных бригад, техниками-расшифровщиками лент скоростемеров, нарядчиками локомотивных бригад, дежурными локомотивного (моторвагонного) депо;

принимает участие в проведении профилактической работы по обеспечению безопасности движения поездов, лично проводит внезапную и другие проверки по утвержденному плану личного участия. Контролирует выполнение указанной работы машинистами-инструкторами локомотивных бригад, общественными инспекторами, подводит итоги проверок, при выявлении нарушений со стороны подчиненных – проводит разборы;

как правило, по окончании рабочей недели, проводит анализ работы цеха эксплуатации, включающий вопросы организации труда и отдыха локомотивных бригад, рационального использования их рабочего времени, постоянного состава локомотивных бригад, работу по «Книге замечаний машинистов», проведение профилактической работы по обеспечению безопасности движения, выполнения показателей работы локомотивов, содержания парка локомотивов, расходовании топливно-энергетических ресурсов. По итогам анализа намечает меры по улучшению работы в вопросах, имеющих недостатки.

91. Заместитель по эксплуатации ежемесячно:

проводит комплекс мероприятий, предусмотренных системой трехступенчатого контроля за состоянием охраны труда.

участвует в отчетах машинистов-инструкторов локомотивных бригад у начальника локомотивного (моторвагонного) депо, ежеквартально – у начальника отделения железной дороги;

по окончании отчетного месяца проводит комплексный анализ работы цеха эксплуатации. На основе анализа планирует работу цеха эксплуатации на следующий месяц. Вносит предложения начальнику локомотивного депо о премировании работников цеха по итогам работы за месяц, поощрении наиболее отличившихся работников, привлечении к материальной и дисциплинарной ответственности работников, допустивших по итогам работы за месяц нарушения или невыполнение в полном объеме возложенных на них обязанностей;

организовывает составление графиков сменности локомотивных бригад на предстоящий месяц и представляет их на согласование в профсоюзный выборный орган и на утверждение начальнику локомотивного (моторвагонного) депо;

организовывает проверку качества расшифровки скоростемерных лент и электронных носителей памяти каждым техником-расшифровщиком лент скоростемеров;

осуществляет сопровождение одного пассажирского или грузового или двух пригородных поездов.

92. Заместитель по эксплуатации ежегодно:

разрабатывает комплексный план личного участия в профилактической работе по обеспечению безопасности движения поездов;

организует составление графика отпусков работников цеха эксплуатации, их ознакомление с проектом графика, согласование его с выборным профсоюзным органом и утверждение начальником локомотивного (моторвагонного) депо;

производит проверку соответствия фактическим данным и утверждает номограммы для расшифровки скоростемерных лент;

организует проверку техническо-распорядительных актов станций, хранящихся в депо, на их соответствие действующим.

93. Кроме того, заместитель по эксплуатации:

при наличии случаев задержек поездов, отказов технических средств, браков в поездной и маневровой работе и других нарушений безопасности движения поездов, трудовой и производственной дисциплины, охраны труда и техники безопасности подчиненными работниками принимает участие в их расследовании, а так же в разборах указанных и других случаев.

не реже одного раза в месяц проводит комплексную проверку каждого пункта заступления локомотивных бригад своего локомотивного депо при количестве таких пунктов не более четырех, при большем количестве – не реже одного раза в два месяца.

в установленные дни принимает участие в селекторных совещаниях, проводимых руководителями отделения железной дороги, службы локомотивного хозяйства, железной дороги, центрального аппарата ОАО «РЖД» и предусматривающих участие заместителей по эксплуатации.

участвует в проведении производственных совещаний с локомотивными бригадами по графику их проведения.

в течение трудовой деятельности обеспечивает разработку и введение в действие локальных нормативных актов в вопросах, находящихся в компетенции цеха эксплуатации.

в соответствии с поступающими документами ОАО «РЖД», железной дороги и отделения железной дороги организует и проводит предписанную этими документами работу, обеспечивает контроль выполнения указанной работы по кругу ведения вопросов.

исходя из опыта работы, анализа деятельности цеха эксплуатации, вносит предложения по совершенствованию эксплуатационной работы на обслуживаемых участках работы руководителям локомотивного (моторвагонного) депо, отделения железной дороги, службы локомотивного хозяйства.

в период проведения комиссионного осмотра локомотивов и МВПС в составе комиссии участвует в его проведении.

94. График работы заместителя по эксплуатации должен предусматривать:

выполнение нормативов личного участия в вопросах обеспечения безопасности движения поездов, разработанных на железной дороге.

еженедельно строго определенные часы для проведения собеседований, разборов, участия в комиссиях по приему экзаменов и зачетов, приема работников по личным вопросам.

один свободный рабочий день в месяц для самоподготовки. При проведении службой локомотивного хозяйства семинаров, разрешается использовать этот день для их проведения. Перенос таких дней на другие месяцы и суммирование не допускается.

Организация работы машиниста-инструктора локомотивных бригад.

Общие положения.

95. Работа машиниста-инструктора осуществляется по графику и личному плану работы на месяц.

96. При отсутствии машиниста-инструктора начальник локомотивного депо возлагает его обязанности на наиболее опытного машиниста из числа кандидатов на замещение данной должности.

В каждом локомотивном депо должен быть список кандидатов на должность машиниста-инструктора.

97. График работы машиниста-инструктора на месяц составляется инженером цеха эксплуатации совместно с машинистом-инструктором, согласовывается с заместителем начальника локомотивного депо по эксплуатации, председателем профсоюзного комитета локомотивного депо, утверждается начальником локомотивного депо и должен предусматривать предоставление машинисту-инструктору еженедельных выходных дней в соответствии с законодательством Российской Федерации.

98. График работы машиниста-инструктора на месяц должен постоянно находиться у инженера цеха эксплуатации, заместителя начальника локомотивного депо по эксплуатации, начальника локомотивного депо и машиниста-инструктора.

Изменение графика работы машиниста-инструктора на месяц допускается по разрешению начальника локомотивного депо или заместителя начальника локомотивного депо по эксплуатации с соответствующей отметкой в журнале учета работы машиниста-инструктора (в АРМ инструктора).

99. В личном плане работы на месяц должно быть предусмотрено:

равномерная загрузка в дневное и ночное время, по дням недели, на всех участках обслуживания в соответствии с месячной нормой часов;

выполнение контрольно-инструкторских поездок (далее - КИП), целевых поездок и внезапных проверок работы локомотивных бригад;

работа в локомотивном депо по техническому и практическому обучению работников локомотивных бригад;

проведение периодических инструктажей и индивидуальных бесед с работниками локомотивных бригад по вопросам безопасности движения и охраны труда;

работу с общественными инспекторами по безопасности движения.

100. Перед наступлением зимнего периода времени машинист-инструктор предусматривает проведение технических занятий с работниками локомотивных бригад, работающих первую зиму по специальной программе, в которой обращает особое внимание на особенности управления автотормозами и уход за ними при низкой температуре окружающего воздуха, предупреждение случаев замораживания автотормозного оборудования локомотивов (МВПС); знание работниками локомотивных бригад рекомендаций по предупреждению обрывов автосцепок в поездах, заклинивания колесных пар железнодорожного подвижного состава, растяжек поезда, на электроподвижном составе – по действиям при образовании гололеда на контактной сети и умение их применять в практической работе машиниста.

101. Машинист-инструктор для составления плана работы на месяц использует графики проведения с локомотивными бригадами КИП и целевых поездок, испытаний работников локомотивных бригад и индивидуальных собеседований, организационно-технические мероприятия по выполнению приказов и распоряжений ОАО «РЖД», планы технической учебы, подготовки и повышения квалификации работников локомотивных бригад, графики проведения комиссионных осмотров локомотивов, анализ работы прикрепленных локомотивных бригад.

102. Машинист-инструктор ведет личный журнал учета работы. При наличии автоматизированного рабочего места (далее – АРМ), включенного в сеть СПД, разрешается ведение рабочего журнала в электронном виде без дублирования на бумажных носителях.

103. Профилактическая работа по укреплению трудовой и технологической дисциплины среди работников локомотивных бригад осуществляется путем проведения КИП с работниками локомотивных бригад, внезапными проверками выполнения работниками локомотивных бригад своих обязанностей, состояния их работоспособности, выполнения регламента переговоров с ежемесячным прослушиванием регистраторов на железнодорожных станциях (далее - станции), содержания локомотивов в эксплуатации, контролем за посещением работниками локомотивных бригад прикрепленной колонны производственных совещаний по безопасности движения, проведением технического и практического обучения, контроля теоретических знаний и практических навыков работников локомотивных бригад, проведением профилактических бесед и других видов работ.

104. Контроль наличия у машинистов, помощников машинистов формуляров (служебного, технического) и предупредительного талона

производится при проведении внезапных комплексных проверках. При отсутствии у них указанных документов допуск к работе на одну поездку (смену) осуществляется по разрешению начальника локомотивного депо или заместителя начальника локомотивного депо по эксплуатации, в ночное время - дежурного по локомотивному депо (подменному пункту) с отметкой об этом в разделе «Замечания» маршрута машиниста.

105. Контроль соблюдения работниками локомотивных бригад требований по охране труда, режима отдыха в пунктах оборота осуществляется при проведении КИП и внезапных комплексных проверках.

106. Все выявляемые в работе нарушения фиксируются записью в служебные формуляры машинистов и помощников машинистов, руководству локомотивного депо представляются предложения по привлечению работников локомотивных бригад к ответственности за допущенные ими нарушения.

107. Кроме того, машинист-инструктор локомотивных бригад должен:
участвовать в расследовании случаев брака в поездной и маневровой работе, допущенных по вине работников локомотивных бригад, нарушений трудовой и технологической дисциплины, графика движения, режимов ведения поездов и управления автотормозами;

разрабатывать меры по предотвращению нарушений безопасности движения, проводить собеседования и внеочередные инструктажи с работниками локомотивных бригад;

проверять прохождение работниками локомотивных бригад предрейсового инструктажа по безопасности движения, при необходимости лично инструктировать локомотивные бригады, а также проверять организацию проведения предрейсового и послерейсового медицинского осмотра работников локомотивных бригад;

производить запись при выезде на обслуживаемые участки в «Журнале учета выездов машинистов-инструкторов», хранящемся у дежурного по локомотивному депо, о времени и цели выезда (лично или через дежурного по локомотивному депо с использованием средств связи);

заполнять личный журнал работы или вносить соответствующие записи в АРМ не позднее трех суток после выполненной работы, в конце месяца подводить итоги;

производить формирование персонального состава локомотивных бригад с участием психолога локомотивного депо к летнему и зимнему графикам движения поездов, а так же при вынужденном временном раскреплении.

осуществлять контроль посещения локомотивными бригадами технических занятий, своевременность повышения и подтверждения квалификации машинистами;

контролировать качество подготовки и проведения комиссионного осмотра, принимать участие в разборе результатов комиссионного осмотра, давать оценку состояния локомотивов (МВПС) и заключение об их готовности к работе;

проводить практическое обучение прикрепленных работников локомотивных бригад особенностям технической эксплуатации обслуживаемых локомотивов (МВПС), рациональным режимам управления ТПС, а также обучать работников локомотивных бригад особенностям работы в зимних условиях;

оказывать помощь работникам локомотивных бригад в изучении порядка действий в нестандартных и аварийных ситуациях, возникающих в процессе вождения поездов и при маневровой работе;

осуществлять проверки знаний работников локомотивных бригад ТРА станций обслуживаемых участков, выполнения ими регламента переговоров с работниками смежных служб;

контролировать содержание работниками локомотивных бригад ТПС в эксплуатации.

108. При необходимости, в исключительных случаях (стихийные бедствия, техногенные или природные катастрофы, массовые сбои графика движения поездов, эпидемии и т.д.), по распоряжению начальника локомотивного депо или заместителя начальника локомотивного депо по эксплуатации машинист-инструктор может привлекаться для дежурства в локомотивном депо и оказания практической помощи дежурному по локомотивному депо в решении эксплуатационных вопросов.

109. Работа машиниста-инструктора в качестве машиниста локомотива категорически запрещается.

Проведение контрольно-инструкторской поездки с работниками локомотивной бригады

110. Целью КИП является проверка выполнения работниками локомотивной бригады своих обязанностей, умения управления автотормозами поезда и оказание практической помощи в совершенствовании методов вождения поездов, производства маневровой работы, ухода и содержания в эксплуатации ТПС. В планах работы необходимо предусматривать КИП в ночное время с каждым машинистом в течение года.

111. Перед проведением КИП машинист-инструктор должен проверить прохождение работниками локомотивной бригады всех видов инструктажей, предрейсового медицинского осмотра, посещаемость технических занятий и производственных совещаний, сдачу экзаменов и зачетов, результаты по расходу ТЭР. Проводит анализ нарушений, допущенных машинистом и выявленных при расшифровке скоростемерных лент за период от предшествующей КИП, и должен проверить не менее пяти скоростемерных лент последних поездок данного машиниста с целью контроля соблюдения им правил по управлению автотормозами и ведению поезда. У машинистов со стажем самостоятельной работы менее одного года за первый месяц проверяются все скоростемерные ленты, и не менее десяти лент

ежемесячно в последующие три месяца с записью результатов в служебный формуляр машиниста.

При отсутствии скоростемерных лент машиниста в связи с его отпуском, болезнью, командировкой скоростемерные ленты проверяются за первые пять поездов (смен) после выхода на работу.

112. Машинист-инструктор при проведении КИП:

обучает машинистов профессиональным методам ведения поезда и безопасным приемам управления ТПС и автотормозами, при этом особое внимание обращает на правильность определения машинистами расстояния до светофора со стоящего и движущегося поезда в светлое и темное время суток, а также скорости движения;

проверяет ведение работниками локомотивных бригад технических формуляров, наличие у них режимных карт, выписок из приказов об установленных скоростях движения и ТРА обслуживаемых станций с изменениями и дополнениями к ним, учета расхода электроэнергии и топлива, заполнение поездных документов;

обучает машинистов приемам предотвращения боксования;

обращает особое внимание машинистов на снижение тормозной эффективности поезда в зависимости от изменения погодных условий, увеличения веса и длины поезда, применения различных типов тормозных колодок, а также из-за наличия в составе поезда нефтепродуктов, сыпучих грузов;

оценивает реакцию и порядок действий машинистов при следовании на запрещающий сигнал, действия при управлении автотормозами поезда и выбор режима ведения поезда;

оценивает действия работников локомотивной бригады при приближении поезда к переездам, станциям, проследовании станций, осмотре состояния встречных поездов;

обращает внимание на выполнение работниками локомотивных бригад установленного регламента переговоров, своевременность изменения режима ведения поезда, соблюдение установленных скоростей движения поезда.

113. По результатам КИП машинист-инструктор оценивает работу локомотивной бригады, при выявлении нарушений или недостатков организует проведение профилактических мер:

- собеседование по результатам КИП;
- индивидуальные практические занятия;
- назначение внеочередного зачета по тематике допущенного нарушения;
- дополнительные индивидуальные технические занятия;
- целевая КИП с проверкой устранения выявленных нарушений;
- ходатайствует о внеочередном собеседовании локомотивной бригады у заместителя по эксплуатации или начальника депо;
- ходатайствует о снижении размера премиальной выплаты;
- ходатайствует о лишении предупредительного талона;

- ходатайствует о лишении предупредительного талона по охране труда;
 - ходатайствует о наложении дисциплинарного взыскания;
- и другие виды профилактической работы.

При отсутствии замечаний и нарушений со стороны локомотивной бригады машинист-инструктор вносит предложение о поощрении работников.

114. Устанавливается следующая периодичность проведения КИП с машинистами, имеющими стаж самостоятельной работы менее одного года или перерыв в работе машинистом локомотива (МВПС) более трех лет:

две поездки (смены) в первый месяц самостоятельной работы машиниста на разных участках обслуживания (станции) в соответствии с полученным заключением;

одна поездка (смена) в месяц со второго по четвертый месяцы работы;

далее – одна поездка (смена) через два месяца до достижения стажа работы один год.

115. КИП с машинистами, имеющими стаж самостоятельной работы менее одного года, проводятся на всей протяженности участков работы локомотивных бригад (на полный участок обслуживания разрешается в одном направлении), при маневровой работе – в течение половины смены.

116. При переводе машиниста из одного вида движения в другой или изменения вида работ, в первые три месяца работы машиниста КИП проводятся с ним, как с машинистом, имеющим стаж работы менее одного года.

117. С машинистами, имеющими стаж работы более одного года, КИП проводятся:

при длине обслуживаемого участка до 150 км – на весь участок;

при длине обслуживаемого участка от 150 до 300 км – на расстояние не менее половины участка;

при длине обслуживаемого участка более 300 км - на расстояние не менее 150 км;

в маневровом, передаточном, хозяйственном и других вспомогательных видах движения – в течение не менее 3 часов; при производстве технологических «окон» - в течение не менее 5 часов.

При протяженности участков обслуживания более 150 км машинист-инструктор должен предусматривать в планах работы на месяц не менее одной КИП на каждое полное плечо, обслуживаемое прикрепленными локомотивными бригадами.

Машинист-инструктор проводит КИП:

с машинистами, не имеющими класса квалификации и имеющими 3 класс квалификации, - не реже одного раза в три месяца;

с машинистами, имеющими 1 и 2 класс квалификации, - не реже одного раза в четыре месяца.

118. С машинистом, который не выезжал на один или более обслуживаемых участков более четырех месяцев, проводится инструктаж по

особенностям работы на данных участках и КИП при первом выезде его на полное плечо.

119. Машинист-инструктор не должен допускать к работе машиниста, у которого превышен установленный настоящим Регламентом срок проведения КИП.

120. Машинист-инструктор проводит КИП с машинистом локомотива (МВПС), имеющим перерыв в работе от трех до шести месяцев, на одном из участков работы машиниста в оба направления с проверкой знаний ТРА станций других закрепленных участков обслуживания.

121. Машинист-инструктор оформляет повторное заключение машинисту при перерыве его работы на обслуживаемом участке или станции более шести месяцев, а при произошедших изменениях на обслуживаемом участке или станциях (укладка новых путей, установка светофоров, изменение порядка приема и отправления поездов) – после перерыва в работе на этом участке или станции более трех месяцев. В этом случае машинист-инструктор должен проверить ведение машинистом технического формуляра, наличие в нём изменений, дополнений к ТРА станций, расположенных на участке обслуживания, выписок об изменении скоростей движения, расположения сигналов, сигнальных знаков, указателей, после чего провести КИП на весь участок работы машиниста в оба направления (в течение смены) с оформлением нового заключения установленной формы и записью в служебном формуляре машиниста. Указанное заключение передается в отдел кадров локомотивного депо (специалисту по управлению персоналом).

122. КИП с оформлением заключения о возможности допуска работника к самостоятельной работе машинистом локомотива (МВПС) выполняется машинистом-инструктором в обоих направлениях на всех участках работы машиниста, а для машинистов маневровых локомотивов – в течение полной смены во всех маневровых районах, которые будут обслуживаться машинистом.

123. При переводе машиниста из грузового движения в пассажирское машинист-инструктор осуществляет контроль за подготовкой машиниста к вождению пассажирских поездов, в этом случае для данного машиниста устанавливается не менее шести поездок с пассажирскими поездами на участке обслуживания в оба направления, после чего машинистом-инструктором с этим машинистом проводится КИП с оформлением заключения установленной формы. Теоретическая подготовка осуществляется машинистом-инструктором в течение срока подготовки перед проведением КИП.

124. Для самостоятельного выезда локомотивной бригады на новый участок обслуживания машинист-инструктор, прикрепленный к колонне локомотивных бригад, предварительно проводит с локомотивной бригадой теоретические занятия по изучению ТРА станций, плана и профиля данного участка, расположения на нем отдельных пунктов, сигналов, сигнальных указателей и знаков, тоннелей, мостов и других расположенных на нем технических средств, особенностей вождения поездов на участке.

Комиссия локомотивного депо проверяет качество теоретической подготовки работников локомотивной бригады, направляемой на новый участок обслуживания.

Локомотивная бригада, успешно прошедшая теоретическую подготовку, допускается к проведению пробных поездок с поездами по новому участку обслуживания (не менее двух в оба направления) в сопровождении машиниста-инструктора, имеющего право выезда на этот участок.

Заключение о допуске к самостоятельному управлению локомотивом (МВПС) на вновь построенном или вновь открываемом участке железной дороги сначала получает машинист-инструктор локомотивного депо, назначенного для обслуживания этого участка.

КИП и оформление заключения о допуске машинистов к самостоятельной работе на указанных участках производится прикрепленным машинистом-инструктором в порядке, установленном настоящим Регламентом. Заключения хранятся в отделе кадров локомотивного депо (у специалиста по управлению персоналом).

125. При перерыве в работе машинистом более трех лет, работа с кандидатом в машинисты проводится в полном объеме, предусмотренным для вновь назначаемого работника, за исключением случаев, когда работник, назначаемый машинистом, работал в указанный период в локомотивном хозяйстве на вышестоящей должности, непосредственно связанной с движением поездов (начальники и их заместители службы локомотивного хозяйства, локомотивных отделов отделений железных дорог, начальники, заместители, специалисты и ревизоры отделов службы локомотивного хозяйства, руководители локомотивных или моторвагонных депо, машинисты-инструкторы локомотивных бригад). В этом случае для получения допуска к самостоятельному управлению локомотивом, кандидату проводятся предусмотренные настоящим Регламентом испытания и, после выполнения КИП машинистом-инструктором на всех участках обслуживания и сериях обслуживаемых локомотивов, выдается заключение.

126. При замене заполненного служебного формуляра машинист-инструктор переносит в новый формуляр все заключения, выданные машинисту на обслуживаемые участки. В новом служебном формуляре записывается не весь текст заключения, а только наименование участков, даты выдачи заключений и фамилии машинистов-инструкторов, производивших КИП. Указанная запись заверяется печатью (штампом) локомотивного депо.

127. С машинистами, допустившими брак в работе из-за неправильного управления локомотивом (МВПС), тормозами, проводится целевая поездка на данный участок обслуживания.

128. Машинисту-инструктору разрешается по согласованию с заместителем начальника локомотивного депо по эксплуатации совмещать КИП с проведением внезапной проверки, но не более двух раз в месяц, при условии выполнения задания по внезапной проверке в полном объеме и нахождением на

месте (участке) проведения проверки не менее 3-х часов. Замечания, выявленные у локомотивной бригады, с которой проводилась КИП, в результаты таких проверок не включаются.

Проведение внезапных проверок

129. Основная задача организации и проведения внезапных проверок – контроль выполнения работниками локомотивных бригад своих обязанностей и требований нормативных документов по обеспечению безопасности движения при вождении поездов и выполнении маневровой работы на станциях.

Перечень основных вопросов, подлежащих контролю машинистом-инструктором при проведении внезапных проверок работы работников локомотивных бригад, приведен в приложении № 1.

130. Машинист-инструктор обязан ежемесячно проводить не менее четырех внезапных проверок работы локомотивных бригад, из которых две проверки должны быть ночными.

131. При проведении внезапных проверок работы локомотивных бригад на удаленных станциях и станциях заступления на работу локомотивных бригад машинист-инструктор дополнительно проверяет прохождение предрейсового и послерейсового медосмотра, своевременность ознакомления с документами по безопасности движения.

132. Машинист-инструктор обязан ежемесячно при выезде на обслуживаемые им участки проверять условия отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота, о выявленных замечаниях докладывать начальнику локомотивного депо. Каждая проверка дома отдыха локомотивных бригад должна регистрироваться в журнале проверок у дежурного по дому отдыха.

133. Машинисту-инструктору запрещается изъятие служебных формуляров и предупредительных талонов у работников локомотивной бригады до окончания поездки (смены) или возвращения в основное локомотивное депо (подменный пункт).

134. При сопровождении локомотивной бригады в кабине локомотива (МВПС) машинист-инструктор производит об этом запись в разделе маршрута машиниста и во время движения он не должен отвлекать локомотивную бригаду от управления локомотивом и задавать вопросы, не связанные с конкретными условиями ведения поезда, производства маневровой работы. О выявленных недостатках в техническом состоянии ТПС он должен сделать запись в журнале формы ТУ-152.

Вмешательство машиниста-инструктора в работу локомотивной бригады допускается только в случаях явной неспособности машиниста, помощника машиниста обеспечивать безопасность движения.

135. Машинист-инструктор по итогам внезапной проверки в суточный срок представляет начальнику локомотивного депо отчет для рассмотрения и принятия мер.

136. Результаты внезапных проверок, проведенных машинистами-инструкторами, рассматриваются на производственном совещании локомотивных бригад по безопасности движения с заслушиванием личных объяснений работников, допустивших невыполнение своих непосредственных обязанностей.

Проведение целевых поездок

137. Целевые поездки при необходимости планируются машинистом-инструктором при составлении личного плана работы на месяц, а также назначаются по указанию начальника локомотивного депо или его заместителя по эксплуатации.

138. Задачами целевой поездки являются:

контроль устранения недостатков, выявленных у машинистов при КИП, проверке скоростемерных лент, выявление причин допущенного случая брака в работе и порчи оборудования локомотива (МВПС), контроль за рациональным расходом электроэнергии, дизельного топлива;

изучение и анализ приемов вождения поездов машинистами, управления ими автотормозами, эксплуатации и обслуживания приборов безопасности, ухода за локомотивом (МВПС);

соблюдение работниками локомотивной бригады охраны труда.

139. Целевая поездка считается выполненной при решении вопросов, поставленных начальником локомотивного депо, его заместителем по эксплуатации или намеченных самим машинистом-инструктором.

140. Целевые поездки, выполненные машинистами-инструкторами, специализирующимися по подготовке и обучению работников локомотивных бригад, по автотормозам, теплотехнике с машинистом неприкрепленной колонны локомотивных бригад могут считаться контрольно-инструкторскими поездками при соблюдении требований настоящего Регламента.

Проведение технического обучения и инструктажа работников локомотивных бригад машинистом-инструктором.

141. Целью технического обучения работников локомотивных бригад является повышение эффективности и качества работы железнодорожного транспорта, производительности труда, обеспечение улучшения содержания локомотивов (МВПС) в эксплуатации.

142. Машинист-инструктор в соответствии с планом проведения технических занятий проводит теоретическое и практическое обучение работников локомотивных бригад по темам, утвержденным начальником локомотивного депо или главным инженером локомотивного депо. По каждой изучаемой теме машинист-инструктор должен иметь конспект занятий.

143. План занятий должен предусматривать изучение:

нормативных документов, относящихся к кругу обязанностей работников локомотивных бригад, электрических схем, материальной части ТПС;

ГРА станций, изменений и дополнений к ним;

правил охраны труда и пожарной безопасности при обслуживании локомотивов (МВПС), правил перевозки опасных грузов по железным дорогам;

правил и инструкций по пользованию приборами и аппаратурой, установленными на локомотиве (МВПС);

анализа состояния безопасности движения и обеспечения эксплуатационной работы в локомотивном хозяйстве железных дорог.

144. Машинист-инструктор, в случае необходимости, по распоряжению начальника локомотивного депо, главного инженера локомотивного депо, заместителя начальника локомотивного депо по эксплуатации проводит внеочередные технические занятия.

145. Машинист-инструктор принимает зачеты по пройденным темам технических занятий у работников прикрепленных локомотивных бригад.

146. Машинист-инструктор проводит практические испытания кандидатов в машинисты локомотивов (МВПС). На основании результатов проверки теоретических знаний и практических навыков представляет начальнику локомотивного депо письменные заключения о возможности допуска работников к самостоятельной работе машинистами локомотивов (МВПС). Машинист-инструктор участвует в комиссии локомотивного депо при периодических и внеочередных испытаниях работников локомотивных бригад в знании требований нормативной документации.

147. В процессе работы машинист-инструктор осуществляет практическое обучение работников локомотивных бригад (по видам тяги) особенностям технической эксплуатации обслуживаемых локомотивов (МВПС), рациональным режимам управления и вождения поездов.

148. Машинист-инструктор проводит с работниками локомотивных бригад инструктаж по вопросам охраны труда, при этом обращает их внимание на основные обязанности и безопасные приемы труда с показом на рабочем месте.

Повторный инструктаж работников локомотивных бригад машинист-инструктор проводит:

по охране труда - не реже одного раза в квартал;

по правилам противопожарной безопасности - не реже одного раза в полугодие.

Внеплановый инструктаж по охране труда машинист-инструктор проводит машинистам, помощникам машинистов при перерыве в работе свыше 30 дней, при допущенном травматическом случае в локомотивном депо и факту травматизма в локомотивном хозяйстве, связанного с движением поездов, выполнением маневровой работы.

В случае привлечения работника локомотивной бригады к несвойственной работе (снегоборьба, уборка территории и другие работы) машинист-инструктор

проводит ему целевой инструктаж непосредственно перед указанными работами.

Машинист-инструктор при проведении инструктажа использует инструкции по охране труда, производственной санитарии, пожарной безопасности; по фактам производственного травматизма - телеграммы, поступившие в локомотивное депо. Дата проведения инструктажа, его вид, фамилии инструктируемого и инструктирующего, их подписи, краткое содержание и результат инструктажа записываются в специальный журнал инструктажа.

149. Машинист-инструктор проводит инструктаж работников локомотивных бригад по вопросам безопасности движения при индивидуальных беседах, на технических занятиях, при проверке порядка заступления их на работу, при КИП и целевых поездках, внезапных проверках, при этом убеждается в знании машинистами и помощниками машинистов причин, приведших к крушениям и проездам запрещающих сигналов.

150. Машинист-инструктор при проведении инструктажей должен убедиться в усвоении материала инструктируемым работником.

151. Инструктажи машинистов и помощников машинистов по вопросам безопасности движения, охраны труда, связанные с перерывом в их работе более 15 дней, а также проводимые по требованию подразделений аппарата управления ОАО «РЖД», железной дороги и отделений железной дороги, машинистом-инструктором оформляются записью в техническом формуляре работника.

Подготовка кандидатов для работы машинистами локомотивов (МВПС)

152. Машинист-инструктор производит подбор кандидатов для подготовки и последующего назначения на самостоятельную работу машинистами локомотивов (МВПС) из числа помощников машинистов, имеющих свидетельство на право управления локомотивом (МВПС).

153. По рекомендации машиниста-инструктора кандидат в машинисты после прохождения медицинского освидетельствования на период подготовки для обучения режиму вождения поездов, управлению автотормозами, изучению профиля железнодорожного пути и расположения сигналов приказом начальника локомотивного депо закрепляется за опытным машинистом, имеющим класс квалификации не ниже третьего и стаж работы машинистом не менее трех лет. В указанный период кандидат в машинисты допускается к управлению локомотивом (МВПС) под непосредственным контролем машиниста, о чем производится соответствующая запись в служебных формулярах, кандидата и машиниста. Практическая подготовка кандидатов для работы машинистами должна осуществляться не менее трех месяцев. Если кандидат в машинисты имел ранее опыт работы машинистом и перерыв в работе

машинистом составляет менее 5-ти лет, то разрешается сократить срок практической подготовки до одного месяца.

154. Машинист-инструктор, специализирующийся по подготовке и обучению работников локомотивных бригад, проводит изучение с кандидатами в машинисты нормативной документации, ТРА станций обслуживаемых участков, порядка действий в нестандартных ситуациях. Обучение проводится по специальной программе и согласно графику, которые разрабатываются в каждом локомотивном депо с учетом местных условий. Изучение практических навыков и проверка знаний машиниста проводятся машинистом-инструктором на тренажерах и действующих локомотивах (МВПС).

155. После завершения подготовки и обучения кандидата в машинисты машинист-инструктор проводит с ним собеседование в присутствии машиниста, который производил его подготовку. При наличии письменного заявления от кандидата в машинисты, заключения психолога, положительного заключения от машиниста, производившего подготовку кандидата к самостоятельной работе машинистом, письменной рекомендации машиниста-инструктора, специализирующегося по подготовке и обучению работников локомотивных бригад, а при его отсутствии - прикрепленного машиниста-инструктора, кандидат назначается на испытания в комиссии при локомотивном депо. По итогам испытаний заполняется акт о проведении испытаний помощника машиниста при назначении на работу машинистом локомотива (МВПС).

156. При положительных итогах проведенных испытаний в комиссии депо, машинистом-инструктором с каждым из кандидатов проводятся КИП (не менее одной поездки на каждое полное плечо обслуживания в обоих направлениях, смены на маневровой работе). По результатам КИП машинист-инструктор представляет начальнику локомотивного депо письменное заключение о возможности допуска кандидата к самостоятельной работе машинистом, которое после утверждения начальником депо, передается в отдел кадров локомотивного депо (специалисту по управлению персоналом). Заключение также записывается во вновь выдаваемый служебный формуляр машиниста.

157. Машинист-инструктор представляет кандидата в машинисты начальнику локомотивного депо для проведения с ним собеседования в присутствии заместителя начальника локомотивного депо по эксплуатации. Итоги собеседования записываются во вновь выдаваемый служебный формуляр. По результатам обучения, подготовки, испытаний и проведенного собеседования начальник локомотивного депо издает приказ о назначении кандидата в машинисты на самостоятельную работу машинистом локомотива (МВПС).

Перед первой совместной поездкой вновь сформированная локомотивная бригада проходит в установленном порядке инструктаж у начальника локомотивного депо или заместителя начальника локомотивного депо по

эксплуатации. При первой самостоятельной поездке машинистом-инструктором выполняется КИП.

158. При назначении машиниста на самостоятельную работу машинист-инструктор обязан проверить у него наличие следующей документации:

служебного формуляра машиниста;

технического формуляра;

предупредительного талона № 1;

служебного удостоверения;

удостоверения о допуске к работе на электроустановках с присвоением соответствующей группы электробезопасности;

выписок из приказа начальника железной дороги об установленных скоростях движения на участке обслуживания, ТРА станций обслуживаемых участков, режимных карт и служебного расписания движения поездов.

При необходимости выдается другая нормативная документация, касающаяся деятельности машиниста.

Контроль за работой машиниста-инструктора

159. Контроль за работой машиниста-инструктора осуществляется заместителем начальника локомотивного депо по эксплуатации, начальником локомотивного депо, ревизорами по безопасности движения, а также начальником отделения железной дороги, заместителями начальника отделения железной дороги, начальником железной дороги, заместителями начальника железной дороги, специалистами Департамента локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» по:

АРМ машиниста-инструктора распечаткой всех необходимых выходных форм.

служебным и техническим формулярам машинистов и помощников машинистов;

скоростемерным лентам, проверенным машинистом-инструктором;

журналам учета технической учебы и практических занятий;

журналам проведения инструктажей локомотивных бригад;

журналам технического состояния локомотивов формы ТУ-152;

протоколам работы квалификационных комиссий и другой отчетной документации.

протоколам проведения производственных совещаний.

При отсутствии АРМ – дополнительно по:

Личным карточкам машиниста (помощника машиниста).

журналам учета работы;

отчетам о результатах проведенных внезапных проверок.

Проведение отчетов машинистов-инструкторов и оценка их работы

160. Машинисты-инструкторы по результатам работы за месяц отчитываются у начальника локомотивного депо.

161. Ведение журналов учета работы машинистов-инструкторов перед проведением отчета у начальника локомотивного депо проверяет заместитель начальника локомотивного депо по эксплуатации. При наличии АРМ инструктора проверяются итоги работы машиниста-инструктора за месяц по АРМ.

162. Ежеквартально проводится отчет машинистов-инструкторов при начальнике отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений - в службе локомотивного хозяйства железной дороги.

Ежеквартально в службе локомотивного хозяйства железной дороги проводится отчет машинистов-инструкторов, получивших в течение квартала две неудовлетворительные оценки работы.

163. Отчеты машинистов-инструкторов у начальника локомотивного депо проводятся до 10 числа месяца, следующего за отчетным и оформляются протоколом.

164. Отчет машиниста-инструктора должен содержать информацию о составе прикрепленной колонны локомотивных бригад; количестве машинистов и помощников машинистов, имеющими стаж самостоятельной работы менее одного года или перерыв в работе машинистом (помощником машиниста) локомотива (МВПС) более трех лет; количестве и результатах проведенных КИП и целевых поездок, внезапных проверок, изъятых предупредительных талонах; количестве допущенных случаев брака, нарушении трудовой дисциплины; результатах осмотра локомотивов (МВПС) и проверок скоростемерных лент. При отчете машинист-инструктор докладывает результаты работы прикрепленной колонны локомотивных бригад по экономии ТЭР, выявленных машинистами замечаний, угрожающих безопасности движения поездов, о проведении технических занятий, их посещаемости, количестве проверок домов отдыха локомотивных бригад и выявленных при этом недостатках, результатах работы общественных инспекторов по безопасности движения поездов.

165. По результатам отчетов (месячных, квартальных) машинисту-инструктору начальником локомотивного депо выставляется оценка работы по трёхбалльной системе («хорошо», «удовлетворительно», «неудовлетворительно») с учётом обеспечения безопасности движения и состояния трудовой дисциплины в прикрепленной колонне локомотивных бригад.

Оценка «неудовлетворительно» при:

отстранении от работы одного из работников локомотивных бригад прикрепленной колонны по причине алкогольного (наркотического),

токсического) опьянения, за исключением случая выявления работника в данном состоянии прикрепленным машинистом-инструктором;

допущенном прогуле машинистом или помощником машиниста, работающих в прикрепленной колонне локомотивных бригад более трех месяцев;

особом случае брака в работе, произошедшего по вине работника локомотивной бригады прикрепленной колонны;

допущенной порче локомотива в пассажирском поезде с требованием вспомогательного локомотива и неисправности ТПС с задержкой поезда на перегоне или станции сверх времени, установленного графиком движения на один час и более или другого брака по вине работника локомотивной бригады прикрепленной колонны из-за неудовлетворительных технических знаний.

нарушении безопасного следования поезда, допущенного машинистом прикрепленной колонны локомотивных бригад (превышение установленной скорости следования поезда, выключение исправно действующих приборов безопасности, отсутствие установленных проверок и опробований тормозов), за исключением случаев выявления указанных нарушений прикрепленным машинистом-инструктором;

нарушении срока проведения КИП без уважительной причины;

допущенном в прикрепленной колонне локомотивных бригад несчастном случае с работником во время исполнения им своих обязанностей;

искажении машинистом-инструктором отчетных данных о результатах работы;

неудовлетворительной подготовке к комиссионному осмотру локомотива (МВПС), прикрепленного постоянно за машинистом колонны;

невыполнении машинистом-инструктором своих непосредственных обязанностей, в результате чего он был привлечен к дисциплинарной ответственности.

Оценка «удовлетворительно» при:

отказе технического средства по вине работника локомотивной бригады;

выявлении техниками по расшифровке лент скоростемеров нарушений по скоростемерным лентам, допущенных машинистами прикрепленной колонны локомотивных бригад, кроме указанных в определении «неудовлетворительной» оценки, за исключением случаев выявления указанных нарушений прикрепленным машинистом-инструктором;

упущениях в работе машиниста-инструктора по организации технических занятий и необеспечении контроля за посещением работниками локомотивных бригад прикрепленной колонны локомотивных бригад производственных совещаний по безопасности движения, а также невыявлении ими замечаний, угрожающих безопасности движения поездов;

необеспечении организации в прикрепленной колонне локомотивных бригад работы общественных инспекторов по безопасности движения;

непроведении работы по нормативному расходованию ТЭР;

несвоевременном прохождении работниками локомотивных бригад прикрепленной колонны периодических и внеочередных проверок знаний и испытаний;

неприменении талонной системы в профилактике нарушений безопасности движения.

Оценка «хорошо»: - при отсутствии в прикрепленной колонне локомотивных бригад нарушений, перечисленных в определениях оценок «неудовлетворительно» и «удовлетворительно».

166. Оценка работы машиниста-инструктора по подготовке и обучению локомотивных бригад зависит от количества допущенных в локомотивном депо случаев брака и отказов технических средств по вине работников локомотивных бригад и от результатов работы прикрепленных локомотивных бригад.

167. Оценка работы машиниста-инструктора, специализирующегося по автотормозам, зависит от качества расшифровки скоростемерных лент техниками по расшифровке лент скоростемеров и от результатов работы прикрепленных локомотивных бригад.

168. Оценка работы машиниста-инструктора, специализирующегося по теплотехнике, зависит от результатов работы локомотивного депо по экономии ТЭР и от результатов работы прикрепленных локомотивных бригад.

169. По результатам отчета машиниста-инструктора в его журнале учета работы и протоколе указывается оценка, при неудовлетворительной оценке кратко излагаются замечания; при отчете в отделении железной дороги или службе локомотивного хозяйства оценка утверждается руководителем, принимавшем отчет.

170. При расследовании случаев брака оценка работы машиниста-инструктора и определение степени его виновности в допущенном браке устанавливается с учетом ранее принимавшихся им мер к машинисту, допустившему брак в работе, и, в первую очередь, по записям в служебном формуляре.

171. Машинист-инструктор, получивший две неудовлетворительные оценки по итогам работы за квартал, а также получивший три неудовлетворительные оценки по итогам работы за год из-за неудовлетворительных технических знаний работников локомотивных бригад, проходит собеседование у начальника службы локомотивного хозяйства железной дороги.

Повышение квалификации машиниста-инструктора

172. Машинист-инструктор не реже одного раза в три года направляется на курсы повышения квалификации в профильные средние специальные или высшие учебные заведения.

173. Ежегодно в одном из локомотивных депо проводится краткосрочное целевое обучение машинистов-инструкторов с привлечением специалистов

смежных служб (пути, энергоснабжения, сигнализации, централизации и блокировки, вагонного хозяйства, охраны труда, финансовой, отдела организации труда и других служб) по программе, утверждаемой начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений - заместителем начальника железной дороги.

174. Один раз в три года машинист-инструктор проходит очередную аттестацию в комиссии отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений - службы локомотивного хозяйства железной дороги на соответствие занимаемой должности.

По решению аттестационной комиссии приказом начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений – приказом заместителя начальника железной дороги квалификационный разряд машиниста-инструктора может быть подтвержден, повышен или понижен.

Организация работы техника по расшифровке лент скоростемеров.

Общие положения

175. Техник по расшифровке лент скоростемеров локомотивов и моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД» (далее – расшифровщик) осуществляет расшифровку скоростемерных и диаграммных лент (далее – скоростемерные ленты) и электронных носителей информации систем безопасности: комплекса средств сбора и регистрации контролируемых параметров движения локомотивов, унифицированного комплексного локомотивного устройства безопасности, регистратора параметров движения поезда и автоведения и других систем безопасности (далее – модуль памяти).

176. Расшифровка скоростемерных лент и модулей памяти локомотива и моторвагонного подвижного состава должна производиться в течение одних суток после их поступления в отделение расшифровки, но не более чем через трое суток с момента изъятия из скоростемера или другой системы безопасности локомотива (МВПС).

177. Расшифровщик руководствуется в своей работе нормативными документами ОАО «РЖД» и настоящим Регламентом.

178. Расшифровщик находится в непосредственном подчинении заместителя начальника локомотивного депо по эксплуатации.

179. Количество расшифровщиков в каждом локомотивном (моторвагонном) депо определяется исходя из числа скоростемерных лент (модулей памяти), которые необходимо расшифровать за одну смену одним расшифровщиком по суммарному пробегу локомотивов (МВПС) согласно приложению.

180. Работа расшифровщика осуществляется по сменному графику, составляемому старшим техником по расшифровке лент скоростемеров (далее – старший расшифровщик), согласованному с заместителем начальника

локомотивного депо по эксплуатации и утверждаемому начальником локомотивного депо.

181. Порядок сдачи скоростемерных лент и модулей памяти в отделение расшифровки локомотивного депо и их хранения устанавливается начальником локомотивного (моторвагонного) депо.

182. В каждом локомотивном депо должны быть подготовлены работники, определенные приказом начальника депо, способные замещать расшифровщика на время его отсутствия.

Организация работы техника-расшифровщика

183. При заступлении на смену расшифровщик изучает поступившие в локомотивное депо нормативные документы, относящиеся к кругу его обязанностей, телеграфные указания по безопасности движения поездов, изменения установленных скоростей движения, особенности следования поездов в условиях проведения путевых работ.

184. Проверяется соответствие количества скоростемерных лент и модулей памяти количеству поступивших за смену маршрутов машиниста.

185. В журнале № 1 формы ТУ-133 регистрируются все скоростемерные ленты и модули памяти, поступившие в отделение расшифровки (при наличии в отделении расшифровки АРМ расшифровщика, позволяющего вести журналы формы ТУ-133 в электронном виде, регистрация ведется только в АРМ).

186. Расшифровщик обеспечивает своевременную и качественную расшифровку всех поступивших скоростемерных лент и модулей памяти.

187. При расшифровке скоростемерной ленты на ее рабочем поле наносятся:

станции отправления и прибытия с указанием времени отправления и прибытия, все промежуточные станции и номера километров на перегоне, на которых имелись остановки (кроме МВПС);

места, в которых имеются ограничения скоростей движения - установленные постоянно действующими или временными предупреждениями (отмечать вертикальными штрихами на линии "О" скорости).

Записи на ленте производить карандашом. Названия станций разрешается записывать сокращенно, номера многозначных километров указывать последними тремя цифрами.

188. На скоростемерных лентах должны быть расшифровано следующее:

- проезд светофора с запрещающим показанием;
- превышения скорости движения и производства маневровой работы, установленных для каждого перегона и каждого пути станции;
- превышения скоростей движения поезда, установленных постоянно действующими и временными предупреждениями;
- превышения скорости 20 км/ч при красном огне на локомотивном светофоре;

повышение контролируемой скорости проезда путевого светофора с желтым огнем и при подходе к путевому светофору с красным огнем;

следование локомотива (МВПС) с выключенными или несвоевременно включенными исправными устройствами АЛСН или приборами бдительности;

постановка переключателя ДЗ в положение "Без АЛС" на кодированных участках, а также на некодированных путях станций или несвоевременная постановка его в положение "АЛС";

зажигание белого огня вместо красного на кодированных участках с помощью кнопки ВК;

остановка поезда перед путевым сигналом (если он не возник внезапно) с запрещающим показанием с применением полного служебного (в один прием) или экстренного торможения или служебного торможения ступенями с разрядкой магистрали более чем на 2 кгс/см²;

экстренное торможение поезда автостопом;

перекрытие путевых сигналов на запрещающие показания;

выключение устройств АЛСН с автостопом ключом ЭПК при внезапном появлении желтого огня с красным или красного огня, погасание огней и другие сбои огней локомотивного светофора;

появление белого огня при следовании по кодированным путям;

прием и отправление поезда со станции по пригласительному сигналу;

прекращение начавшегося автостопного или экстренного торможения;

все случаи экстренных торможений в поездах и при производстве маневровой работы, при необходимости определяется длина тормозных путей, обеспеченность тормозным нажатием;

следование на завышенном или заниженном давлении в тормозной магистрали;

отпуск тормозов поездным положением ручки крана машиниста;

завышение давления в тормозной магистрали при нахождении ручки крана машиниста в положении перекрытия;

ступенчатый, быстрый и медленный темп ликвидации сверхзарядного давления в тормозной магистрали;

остановки в пути следования при разрешающих показаниях путевых светофоров;

нарушение установленного времени хода поезда на участке;

невыдержка времени для отпуска и зарядки тормозов после их применения;

отсутствия проверки действия тормозов при приемке локомотива;

отсутствие опробования тормозов перед отправлением;

отсутствие или нарушение порядка действия тормозов в пути следования;

разъединение рукавов или обрыв тормозной магистрали, срыв стоп-крана, перекрытие концевого крана:

невыявление случаев недостаточной эффективности и отказов действия тормозов;

следование без контрольной проверки тормозов, когда в пути следования была обнаружена их неудовлетворительная работа и контрольная проверка машинистом не была заявлена;

- юз, боксование колесных пар локомотива;
- забросы стрелки и писца скорости;
- пропуск проверки бдительности.

При необходимости, в процессе расшифровки могут быть определены следование локомотива задним ходом, продолжительность стоянок на станциях и перегонах, пробег локомотива за рейс, время и места смены показаний сигнальных огней локомотивного светофора, места включения и выключения устройств АЛСН и другие параметры.

189. Все случаи нарушения установленных скоростей, режима ведения поезда и торможения, выключения исправно действующих устройств АЛСН с автостопом, проезда запрещающих сигналов, несанкционированного пользования кнопками ВК и ДЗ, в том числе и в не установленных местах, или другие нарушения должны быть расследованы и доведены до сведения локомотивных бригад посредством издания технических бюллетеней или производством выкипировок скоростемерных лент с разъяснением нарушений, для предупреждения подобных случаев в дальнейшем.

190. Для расследования нарушений начальником локомотивного депо в течение суток (без учета праздничных, нерабочих и выходных дней, а так же дней отсутствия начальника депо в его расположении) расшифровщик обеспечивает информирование о выявленных при расшифровке случаях:

- превышения установленных скоростей движения;
- остановки поезда перед путевым сигналом с запрещающим показанием (если это показание не возникло внезапно) с применением полного служебного (в один прием) или экстренного торможения;
- остановки поезда электро-пневматическим клапаном автостопа ЭПК;
- следование с выключенными исправными устройствами АЛСН и устройств контроля бдительности;
- отсутствие опробования тормозов или нарушения порядка проверки их действия в пути следования;
- следование без контрольной проверки тормозов, когда при проверки действия их в пути следования была обнаружена неудовлетворительная работа тормозов;
- исправления в записи на скоростемерной ленте и другие нарушения и отказы в работе АЛСН и тормозов;
- все случаи нарушения технологии ведения поезда машинистом и правил управления тормозами;
- случаи остановки поезда при разрешающем показании светофора вне расписания без приказа поездного диспетчера.

191. При расшифровке ленты поправки на износ бандажа колесной пары (в дальнейшем "бандажа") и на погрешность самого скоростемера не вводятся.

В необходимых случаях, когда на ленте требуется точно определить место нахождения оси станции, место с ограничением скорости или для проверки места, на которое была записана скорость, вводится поправка на износ бандажа.

192. Во всех спорных случаях правильность записи в маршрутах и на графике исполненного движения может быть определена при расшифровке ленты. При этом определяется время хода по каждому перегону, время стоянок и другие необходимые параметры.

193. В журнале № 2 регистрируются скоростемерные ленты и протоколы расшифровки модулей памяти, на которых выявлены нарушения технологии ведения поезда и управления тормозами, в том числе:

- все случаи экстренных и автостопных торможений;
- автостопное, экстренное или полное служебное торможение, выполненное машинистом в один прием при следовании на запрещающий сигнал;
- отсутствие или нарушение установленного порядка проведения проверок и опробования тормозов при приемке локомотива, после прицепки к составу и в пути следования;
- прекращение машинистом начавшегося торможения поезда автостопом (выключением ЭПК) и другие случаи нарушения правил управления тормозами;
- нарушение установленных скоростей движения при следовании с поездом или производстве маневровой работы;
- выключение или позднее включение машинистом исправных устройств АЛСН;
- кратковременное выключение устройств АЛСН при сбое кодов;
- следование без приказа поездного диспетчера с неисправными устройствами АЛСН при выходе их из строя в пути следования;
- отправление из пунктов смены локомотивных бригад с неисправными устройствами АЛСН по приказу поездного диспетчера;
- зажигание белого огня вместо красного на кодированных участках;
- юз, боксование колесных пар на локомотиве;
- следование пассажирского поезда или МВПС на пневматических тормозах (ПТ) вместо электропневматических тормозов (ЭПТ);
- нарушения нормальной работы автотормозов из-за неисправности тормозного оборудования в составе поезда, локомотиве или МВПС;
- нарушения работы привода скоростемера, приведшие к прекращению показания скорости или периодической проверки бдительности;
- отсутствие или неправильное показание скорости, вызванное неисправностью скоростемера.

194. В журнале № 3 регистрируются скоростемерные ленты и протоколы расшифровки модулей памяти, на которых выявлены следующие нарушения АЛСН:

- нарушение нормальной работы АЛСН из-за внезапного появления белого или красного огня на локомотивном светофоре;

нарушение нормальной работы АЛСН из-за внезапного появления красного с желтым огнем на локомотивном светофоре;

нарушение нормальной работы АЛСН из-за их неисправности в пути следования, кроме указанных выше;

отсутствие проверок или увеличенная периодичность проверок бдительности машиниста (по сравнению с определяемой АЛСН и устройствами контроля бдительности машиниста).

195. Если на скоростемерной ленте или при расшифровке модуля памяти обнаружены одновременно как нарушения режима ведения поезда, так и неисправности крана машиниста или скоростемера и нарушения работы АЛСН (прибора бдительности), то лента должна регистрироваться так же в журналах № 2 и 3 с отметкой всех случаев нарушений.

Журналы № 2 и 3 являются документами первичного учета и используются для анализа неисправностей устройств АЛСН, тормозного оборудования, нарушений, допускаемых локомотивными бригадами с последующей разработкой профилактических мер.

196. По результатам расшифровки расшифровщик сохраняет в электронном виде (при наличии в локомотивном депо АРМ расшифровщика) или заносит в соответствующий журнал информацию о результатах расшифровки скоростемерных лент и модулей памяти.

197. Хранение скоростемерных лент обеспечивается в соответствии со сроками:

скоростемерные ленты, на которых не были выявлены замечания, хранятся в специальных шкафах, протоколы расшифровки модулей памяти в электронном виде хранятся в базе данных компьютера и на отдельных электронных носителях информации (дискетах) в течение следующего календарного месяца после окончания месяца, в котором была произведена поездка;

скоростемерные ленты в специальных шкафах, а протоколы расшифровки модулей памяти в электронном виде – в базе данных компьютера и на отдельных электронных носителях информации (дискетах), распечатки на бумажном носителе участка с выявленными нарушениями, зарегистрированные по журналу № 2, а так же скоростемерные ленты и протоколы расшифровки модулей памяти, по которым проводилось служебное расследование отказов технических средств, задержек поездов в пути следования из-за неисправности ТПС, хранятся в течение одного года с момента расшифровки.

скоростемерные ленты в специальных шкафах, а протоколы расшифровки модулей памяти в электронном виде – в базе данных компьютера и на отдельных электронных носителях информации (дискетах), зарегистрированные по журналу № 3, хранятся в течение трех месяцев с момента расшифровки.

198. При отсутствии в модуле памяти информации о выполненной поездке расследуются причины нарушения нормальной работы регистрирующего устройства с составлением акта и протокола.

199. Кроме того техник-расшифровщик в течение смены:

участвует в расследовании случаев нарушений, выявленных при расшифровке скоростемерных лент и модулей памяти;

участвует в подготовке технических бюллетеней по случаям нарушений, выявленных на скоростемерных лентах и в модулях памяти;

анализирует по поручению руководства локомотивного депо результаты расшифровки скоростемерных лент и модулей памяти с целью осуществления контроля за использованием локомотивов и выполнением графика движения пассажирских и пригородных поездов;

ведет учет задержек поездов у входных сигналов светофоров с запрещающим показанием по каждому виду движения и участку обслуживания.

200. Ежемесячно проводится комиссия проверка качества расшифровки скоростемерных лент (модулей памяти) с рассмотрением не менее пяти скоростемерных лент (протоколов в АРМ), расшифрованным каждым техником-расшифровщиком, отработавшим более половины нормы часов за текущий месяц.

Работа старшего техника-расшифровщика.

201. Старший расшифровщик обязан:

осуществлять контроль за выполнением расшифровщиками своих обязанностей, сроками расследования нарушений, выявленных на скоростемерных лентах и в модулях памяти;

принимать участие в расшифровке скоростемерных лент (не менее 25% объема работы, установленного для техника расшифровщика).

оказывать практическую помощь расшифровщикам в улучшении организации работы по расшифровке скоростемерных лент и модулей памяти, в ведении журналов формы ТУ-133;

докладывать начальнику локомотивного депо и заместителю начальника локомотивного депо по эксплуатации о нарушениях, которые были выявлены на скоростемерных лентах и в модулях памяти;

организовывать и проводить ежемесячно проверки качества расшифровки скоростемерных лент и модулей памяти, размещать на специальном стенде выкипировки из скоростемерных лент и модулей памяти, имеющих нарушения режима ведения поезда и управления автотормозами, с указанием фамилий машинистов, нарушений и принятых мер;

вести учет нарушений, выявленных на скоростемерных лентах и в модулях памяти, регистрировать их в течение трех суток в индивидуальных карточках машинистов в журналах или в электронном виде с дублированием на электронных носителях;

разрабатывать совместно с машинистом-инструктором, специализирующимся по автотормозам, и инженером по техническому обучению планы технической учебы расшифровщиков для утверждения их главным инженером локомотивного депо и не реже двух раз в месяц организовывать проведение технических занятий с расшифровщиками;

вести учет рабочего времени расшифровщиков, составлять и контролировать графики предоставления им отпусков и сопровождения поездов (не реже одного раза в год каждым расшифровщиком);

представлять до 5 числа месяца, следующего за отчетным, начальнику локомотивного депо, в отделение железной дороги и службу локомотивного хозяйства железной дороги сравнительный анализ расшифровки скоростемерных лент и модулей памяти за прошедший месяц и с начала текущего года и того же периода прошлого года;

принимать участие в производственных совещаниях с локомотивными бригадами и информировать участников совещания о замечаниях, выявленных расшифровщиками;

принимать участие в отчетах машинистов-инструкторов, проводимых начальником локомотивного депо, и в работе комиссии локомотивного депо при приеме зачетов и экзаменов у расшифровщиков.

Работа дежурного по депо, его взаимодействие с диспетчерским аппаратом службы перевозок.

202. Дежурный по депо (по пункту оборота) обеспечивает:

руководство работой всех работников единой смены депо;

выдачу локомотивных бригад по суточным планам диспетчерского аппарата и графику движения поездов и на другие виды работ;

подготовку и выдачу локомотивов под поезда и на другие виды движения согласно плану и графику оборота, а также их постановку в ремонт и на техническое обслуживание.

203. В единую смену, возглавляемую дежурным по депо (по пункту оборота), входят:

диспетчер депо;

мастера пунктов технического обслуживания, работающие посменно;

нарядчики и работники, занятые на вызове локомотивных бригад в поездку;

локомотивные бригады, занятые на прогреве, экипировке локомотивов, маневровой работе на деповских путях и путях складов топлива;

водители автомобилей, работающих на доставке локомотивных бригад;

дежурный помощник начальника склада топлива;

дежурные стрелочных постов;

дежурные дома отдыха локомотивных бригад.

204. Дежурный по депо (по пункту оборота) в отсутствие начальника депо и его заместителей является старшим в вопросах эксплуатационной деятельности депо.

205. Дежурный по депо (по пункту оборота) непосредственно подчиняется заместителю начальника депо по эксплуатации и в оперативном отношении – диспетчерскому аппарату отделения железной дороги (дорожного диспетчерского центра).

206. В своей работе дежурный по депо (по пункту оборота) руководствуется нормативными актами Российской Федерации, ОАО «РЖД» и железной дороги, правилами и инструкциями по обеспечению исправного санитарно-технического состояния тягового подвижного состава, суточным планом поездной и маневровой работы, планом выдачи локомотивов на другие виды движения, планом-заданием на постановку и выпуск локомотивов из всех видов текущего ремонта и технического обслуживания и принимает решения с учетом оперативной поездной обстановки.

207. При заступлении на смену дежурный по депо:

принимает смену у сдающего дежурного по депо;

изучает план предстоящей работы;

проверяет обеспечение локомотивными бригадами суточного сменного плана поездной и маневровой работы;

убеждается в наличии и состоянии локомотивов, находящихся на тракционных путях депо, а так же во всех видах текущего ремонта, технического обслуживания и в резерве, проверяет их надежное закрепление;

знакомится с планом или графиком постановки, заправки и выпуска локомотивов из ремонта и технического обслуживания;

проверяет состояние средств экипировки, поворотных устройств, работу водоснабжения и электросилового хозяйства, устройств электроснабжения и контактной сети;

знакомится с материалами по безопасности движения, инструктирует работников единой смены по специальному конспекту;

знакомится с вновь поступившими приказами, указаниями и другими документами ОАО «РЖД» железной дороги, заданиями руководства депо;

принимает в установленном порядке инвентарь особого учета, закрепленный за дежурным по депо по фактическому наличию с отметкой в журнале;

знакомит всех работников смены с планом предстоящей работы;

инструктирует всех работников смены по вопросам безопасности движения, охраны труда и техники безопасности.

208. Дежурный по депо обязан организовывать сохранность локомотивов на деповских путях в порядке, установленном начальником локомотивного депо, руководствуясь следующим:

локомотивы должны быть заторможены ручными тормозами, а на путях, имеющих уклон, под колёсные пары должны быть подложены тормозные

башмаки. Порядок установки и количество тормозных средств должны соответствовать местной инструкции, утверждаемой начальником депо;

на паровозах в горячем состоянии реверс должен быть установлен на центр, а регулятор заперт на замок;

кабины машиниста локомотивов должны быть заперты на замок, ключи от кабины машинистов и пультов управления локомотивами должны храниться в шкафу в помещении дежурного по депо или месте, установленном начальником депо;

в зимнее время все оборудование локомотивов, подверженное замораживанию и потере сопротивления изоляции, должно своевременно соответствующим образом просушиваться (прогреваться) в порядке, установленном начальником депо;

при сильных морозах, для предупреждения примерзания паровозов к рельсам, они должны, по указанию дежурного по депо, периодически передвигаться машинистами локомотивов или специально выделенными, лицами, имеющими право управления паровозом.

Порядок отстоя локомотивов, находящихся на деповских путях, устанавливается местной инструкцией, утверждаемой начальником депо. Количество работников или локомотивных бригад, занятых на прогреве локомотивов на деповских путях, устанавливается начальником депо, исходя из местных условий работы, но не более 10 дизелей на одного машиниста.

209. Дежурный по депо в течение смены:

лично контролирует явку локомотивных бригад на работу согласно графику, наряду или вызову и предоставление им нормального отдыха;

принимает меры к недопущению нахождения локомотивных бригад в пунктах оборота локомотивов сверх времени, установленного нормой;

заблаговременно уведомляет очередную локомотивную бригаду об изменении времени явки ее на работу в случаях отмены или задержки поездов, не допускает отмены локомотивной бригады, которая уже явилась на работу;

обеспечивает по приказу поездного диспетчера выдачу локомотивов под пожарные и восстановительные поезда для их отправки в установленное время;

проверяет содержание записей в Книге замечаний машинистов и обо всех случаях, требующих принятия срочных мер, немедленно, установленным порядком, ставит в известность руководство депо, начальника соответствующего предприятия и ответственных работников отделения железной дороги;

обеспечивает выполнение технологических норм простоя локомотивов под техническими операциями на деповских путях и ремонтных позициях;

обеспечивает контроль и учет состояния локомотивного парка приписанного к локомотивному депо, а так же находящегося в расположении депо.

ведет в бумажном или электронном виде настольные журналы дежурного по депо установленных учётных форм (наличия и состояния локомотивного

парка и мотор-вагонных поездов, работы и показателей использования локомотивов), а также не позднее, чем через 10 минут после изменения состояния локомотивного парка вводит в программу АРМ ТЧД информационные сообщения.

210. При явке локомотивной бригады на работу дежурный по депо:

выдает машинисту локомотива на каждую поездку два маршрута машиниста: один до пункта смены бригад при поездке «туда» и второй – для возвращения «обратно». Если заранее известно, что бригада возвращается из пункта оборота на том же локомотиве без предоставления отдыха, то выдается один маршрут на поездку в оба конца. При работе в пригородном движении, маневровой, вывозной и других видах сменной работы выдается один маршрут на смену;

убеждается в работоспособности локомотивной бригады, прохождении предрейсового медицинского осмотра (отметки в маршруте машиниста и штампа медпункта);

обеспечивает проведение инструктажа локомотивной бригаде перед поездкой и ознакомление с имеющимися указаниями, относящимися к их должностным обязанностям;

проверяет наличие у локомотивной бригады документов, перечисленных в пункте 6 настоящего Регламента.

убеждается, что локомотивной бригаде, отправляющейся на локомотиве, выдаваемом из ремонта или технического обслуживания ТО-3, выдан гарантийный талон, подписанный мастером, и контролирует сдачу его по возвращении локомотивной бригады из поездки;

проставляет время явки, серию и номер локомотива, начало приемки, другие необходимые записи, подписывает и заверяет штампом маршрут машиниста и выдает его машинисту локомотива.

211. Дежурный по депо при выполнении своих должностных обязанностей должен лично или через работников смены контролировать:

соблюдение поточности передвижений по деповским путям локомотивов;

маневровую работу на деповских путях в соответствии с местной инструкцией;

выполнение всеми работниками смены, а также локомотивными бригадами при приемке или сдаче локомотивов правил и инструкций по технике безопасности и производственной санитарии, требований безопасности движения;

состояние стрелочных переводов деповских путей, деповских обустройств в цехах и на территории депо, экипировочных устройств и смотровых канав;

содержание в надлежащем порядке территории депо, пунктов технического обслуживания и мест экипировки локомотивов.

212. Дежурный по депо принимает меры к устранению выявляемых недостатков и отступлений от норм содержания локомотивов, сооружений и устройств деповского хозяйства.

213. После выполнения текущего ремонта и технического обслуживания локомотивов дежурный по депо обязан:

через машиниста-экипировщика проверить наличие и исправность инструмента, сигнальных принадлежностей и тормозных башмаков, наличие записи в журнале технического состояния формы ТУ-152 о выполненном ремонте;

убедиться в полном обеспечении топливом, смазкой, охлаждающей жидкостью, песком;

проверить наличие записи, заверенной должностным лицом, в Книге учета готовности локомотивов установленной формы.

214. Дежурный по депо принимает решение о выдаче локомотивов под поезда, на маневры и на другие виды движения только после устранения выявленных недостатков и повторного предъявления указанных локомотивов на осмотр.

215. Запрещается выдавать локомотив под поезд при наличии запрета выдачи локомотива на линию, зарегистрированного в журнале оперативных распоряжений дежурного по депо, и подтвержденного актом постоянно действующей комиссии, в состав которой входит представитель Государственного санитарно-эпидемиологического надзора. В акте должны быть указаны выявленные недостатки.

216. На линейных станциях, удаленных от основного (оборотного) депо или пункта подмены, локомотивным бригадам вывозных и маневровых локомотивов маршрут машиниста должны выдавать назначенные начальником отделения железной дороги для этого должностные лица только после установления готовности локомотивных бригад к предстоящей работе и только на одну смену.

217. Дежурный по депо обязан знать порядок подачи и снятия напряжения в контактом проводе на тракционных путях, установленный в депо местной инструкцией по технике безопасности.

218. Дежурному по депо запрещается:

выпускать локомотивы в эксплуатацию с истекшим временем и (или) пробегом до очередного технического обслуживания или ремонта, а также с неисправностями, эксплуатация локомотивов с которыми запрещена;

назначать и отправлять локомотивную бригаду в поездку с нарушением требований и нормативов режима её труда и отдыха, предусмотренных действующими законодательством Российской Федерации и приказами ОАО «РЖД» о регулировании рабочего времени и времени отдыха отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения поездов и обслуживанием пассажиров;

назначать в поездку или маневры (дежурство) машиниста локомотива самостоятельно без проведения контрольно-инструкторской поездки (проверки на маневрах) и положительного письменного заключения машиниста-инструктора локомотивных бригад в случае перемещения на другой участок или вид работы, изменения серии обслуживаемых локомотивов, перерыве в работе более трех месяцев;

назначать машиниста и помощника машиниста локомотива для совместной поездки (в случае вынужденного раскрепления их из-за болезни или других причин), с нарушением установленного порядка формирования локомотивной бригады и без проведения инструктажа лицами, на которых возложена эта обязанность.

Организация постоянного предрейсового инструктажа локомотивных бригад.

219. Постоянный предрейсовый инструктаж проводится с целью ознакомления локомотивной бригады с особенностями предстоящей работы, изменениях в поездной обстановке и условиях работы, акцентирования внимания работников на вопросы, требующие особого внимания в данный период или поездку, а так же для ознакомления с поступившими на ознакомление телеграммами и распоряжениями. Для качественного усвоения инструктажа разрешается инструктору контролировать качество восприятия путем постановки контрольных вопросов.

220. Для проведения инструктажа локомотивных бригад выделяется, как правило, отдельное помещение, которое должно быть оборудовано:

ПЭВМ с программным обеспечением, позволяющим ввод материалов инструктажа в электронном виде централизованно, с АРМ инженера цеха эксплуатации и контроль прохождения инструктажа на АРМ ТЧД, из расчета:

не менее 1-ой ПЭВМ при выдаче до 50 локомотивных бригад в сутки;

не менее 2-х ПЭВМ при выдаче до 100 локомотивных бригад в сутки;

не менее 3-х ПЭВМ при выдаче более 100 локомотивных бригад в сутки.

Отдельную ПЭВМ для ознакомления локомотивных бригад с ТРА станций обслуживаемых участков;

Стендами для размещения материалов, анализов и нарушений по безопасности движения по сети железных дорог и депо.

Стендами для размещения приказов начальника депо о привлечении к дисциплинарной и материальной ответственности локомотивных бригад за нарушения безопасности движения и браки в работе;

Стендами для размещения перечня мест ограничений скоростей движения на обслуживаемых участках по приказам начальника железной дороги;

Стендами для размещения списков локомотивных бригад, лишенных предупредительных талонов, по итогам работы за месяц;

Стендами, с нанесенными на них профилями пути обслуживаемых участков;

Стендом для размещения приказов, распоряжений и информации по нормированию труда и отдыха, заработной плате локомотивной бригады.

221. При явке на работу в основное депо каждый член локомотивной бригады обязан пройти предрейсовый инструктаж.

222. Централизованные материалы инструктажа обновляются автоматически или заносятся инженером цеха эксплуатации, дополнения по местным условиям готовит и вносит в АРМ инструктажа инженер цеха эксплуатации, с указанием даты и времени вынесения документа и его срока действия.

223. К материалам инструктажа инженер цеха эксплуатации совместно с машинистом-инструктором по подготовке и обучению готовит контрольные вопросы для проверки качества усвоения материалов инструктажа локомотивными бригадами, если вопросы не сформированы автоматически.

224. Каждый член локомотивной бригады перед прохождением инструктажа должен ввести в ПЭВМ свой табельный номер (или индивидуальную смарт-карту) и, после появления списка материалов инструктажа, поступивших на ознакомление, ознакомиться с ними и ответить на контрольные вопросы.

225. Инструктаж считается пройденным, если работник локомотивной бригады правильно ответил на все контрольные вопросы, в противном случае, после 3-х кратного неправильного ответа, допуск работника к работе осуществляется заместителем начальника депо по эксплуатации или лицом, исполняющим его обязанности.

226. После прохождения предрейсового инструктажа, локомотивная бригада в полном составе предьявляется в установленные сроки дежурному по депо, который по АРМ ТЧД убеждается в прохождении инструктажа каждым работником локомотивной бригады по всем поступившим материалам.

227. Дежурный по депо после проверки прохождения инструктажа проверяет наличие соответствующих отметок, а при личном инструктаже ставит в предусмотренном для этого разделе маршрута машиниста штамп о его прохождении и заверяет своей подписью.

228. Порядок проведения предрейсового и внепланового инструктажей по безопасности движения поездов на удаленных пунктах заступления локомотивных бригад определяется локальными нормативными актами.

Порядок проведения внеочередного инструктажа локомотивным бригадам.

229. Внеочередной инструктаж по безопасности движения поездов проводится по случаям допущенных крушений, аварий, столкновений, проездов запрещающих сигналов и других грубых нарушений безопасности движения

начальником депо, главным инженером депо, заместителем начальника депо по эксплуатации, начальником подменного пункта и другими руководителями депо, связанными с эксплуатационной деятельностью или имеющими опыт эксплуатационной работы.

230. С момента получения телеграммы о проведении внеочередного инструктажа по безопасности движения поездов локомотивным бригадам, начальник локомотивного депо, а при отсутствии, заместитель начальника депо по эксплуатации обязан в течение первого часа с момента получения телеграммы, разработать график проведения инструктажа с учетом срока продолжительности проведения инструктажа указанного в телеграмме. Если в телеграмме указаны другие работники депо, которые должны быть ознакомлены и проинструктированы: нарядчики локомотивных бригад, техники-расшифровщики и т.д., то они должны быть включены в список проведения инструктажа.

231. Заместитель начальника депо по эксплуатации на основе полученной телеграммы разрабатывает тематику инструктажа, утверждает ее у начальника локомотивного депо, а при его отсутствии – у исполняющего обязанности начальника депо.

232. В помещении проведения инструктажа вывешивается схема-рисунок, облегчающая восприятие инструктажа.

233. Инструктаж считается усвоенным при условии, что инструктируемый конспектировал материал в техническом формуляре и правильно отвечал на вопросы инструктирующего по теме. Инструктируемая локомотивная бригада расписывается в журнале внепланового инструктажа. После этого руководитель депо, проводивший инструктаж ставит отметку и расписывается в журнале внепланового инструктажа и формуляре локомотивной бригады.

234. После перерыва в работе локомотивных бригад, связанных с нетрудоспособностью, после командировки, отпуска или перерыва в работе более 15 дней, инструктаж по последним внеочередным инструктажам проводит заместитель начальника депо по эксплуатации или лицо, его замещающее.

Организация технического обучения локомотивных бригад.

235. Технические занятия с локомотивными бригадами проводятся не реже трех раз в месяц, дублировано, закрепленным машинистом-инструктором или машинистом-инструктором по обучению, а так же иным преподавательским составом, определенным начальником локомотивного депо, по темам, установленным годовыми планами, утвержденными главным инженером депо. Годовые планы технического обучения должны предусматривать изучение всех нормативных документов в объеме, предусмотренном Положением об организации проверки знаний требований безопасности движения поездов работниками открытого акционерного общества "Российские железные дороги", утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 26 декабря 2005 года № 2191р, а

так же конструкции локомотива, порядка действия в нестандартных ситуациях. При необходимости приглашаются работники смежных служб. Дополнительно в план включаются занятия по требованиям руководящих приказов и указаний ОАО «РЖД». Каждый машинист и помощник машиниста обязан посетить технические занятия не реже двух раз в месяц.

236. По темам проведенных занятий, машинист-инструктор или инженер по обучению составляют список вопросов, по которым осуществляется приём зачётов, письменно у каждого работника колонны. Разрешается использование для обучения и сдачи зачетов ПЭВМ и комплексов с установленными обучающими и экзаменационными программами, утвержденными к применению Департаментом локомотивного хозяйства ОАО «РЖД».

В течение месяца по окончании квартала, локомотивные бригады сдают зачёт по всем темам, изученным в течение отчетного квартала, по которым не сданы зачеты ранее.

Ответственный за программное обеспечение – инженер по обучению депо, за проведение зачетов – закрепленный машинист-инструктор.

237. Не реже одного раза в квартал согласно годовой программы, утвержденной главным инженером депо, локомотивная бригада сдает зачеты:

- на тренажере или действующем локомотиве по знанию электрических и пневматических схем и устранению неисправностей;

- по действиям в аварийных и нестандартных ситуациях на динамических тренажерах или с помощью имитационных ситуаций на действующем локомотиве без приведения его в движение.

Совмещать указанные зачеты запрещается.

238. Технические занятия по темам устройства и неисправностей механической и экипажной части локомотива проводят приемщики локомотивов и технологи соответствующих цехов, а при их отсутствии в составе депо – мастера и бригадиры ПТОЛ или машинисты-инструктора локомотивных бригад в дни технических занятий по графику.

Организация работы начальника резерва локомотивных бригад (старшего нарядчика).

239. Начальником резерва локомотивных бригад назначаются лица, как правило, имеющие практический опыт работы нарядчиком или дежурным по депо и имеющие образование не ниже среднего профессионального.

240. Начальник резерва локомотивных бригад обеспечивает планирование работы локомотивных бригад в соответствии с суточным планом выдачи локомотивных бригад с соблюдением норм режима труда и отдыха, руководит работой нарядчиков.

241. Начальник резерва локомотивных бригад непосредственно подчиняется заместителю начальника депо по эксплуатации.

242. Начальник резерва локомотивных бригад в своей работе:

Осуществляет руководство нарядчиками, ведет их обучение.

Составляет годовые графики отпусков локомотивных бригад, при вынужденных обстоятельствах производит их корректировку.

Разрабатывает именные графики работы локомотивных бригад.

Контролирует соблюдение работниками локомотивных бригад должностных инструкций, трудовой дисциплины, трудового законодательства в части организации режима труда и отдыха.

Контролирует и ведет анализ нерационального использования рабочего времени локомотивных бригад, принимает меры по улучшению использования рабочего времени и времени отдыха локомотивных бригад.

Контролирует и регулирует время отработанное локомотивными бригадами, количество часов сверхурочной работы.

Контролирует закрепление машинистов и их помощников на основании утвержденных списков.

Контролирует и ведет книгу временного раскрепления локомотивных бригад.

Изучает и внедряет передовые методы труда.

Ежесуточно составляет анализ нарушений режима работы, продления рабочего времени локомотивных бригад и предоставляет начальнику депо материалы для расследования.

Контролирует своевременное прохождение локомотивными бригадами очередных медицинских осмотров.

243. В выходные и праздничные дни обязанности начальника резерва локомотивных бригад возлагаются на сменного нарядчика локомотивных бригад.

Работа нарядчика локомотивных бригад.

244. Нарядчиками локомотивных бригад назначаются лица, имеющие как правило профильное образование не ниже среднего, прошедшие стажировку на рабочем месте и выдержавшие испытания в знании основных положений Трудового Кодекса Российской Федерации и иных нормативных актов, касающихся организации работы локомотивных бригад.

245. При заступлении на смену нарядчик локомотивных бригад проходит инструктаж у дежурного по депо по вопросам техники безопасности и безопасности движения поездов, ознакомливается с текущим положением наряда, проверяет работоспособность АРМ нарядчика, заполнение предшествующим работником установленных отчетных форм, вводит свои персональные данные в строке пользователя АРМ нарядчика, делает установленные отметки в журнале приема-сдачи дежурств. При необходимости нарядчику проводится дополнительный инструктаж по безопасности движения поездов машинистом-инструктором или руководителем депо в зависимости от требований в проведении инструктажа.

246. В течение рабочей смены нарядчик:

Обеспечивает планирование прибывающих локомотивных бригад на нитки графика по именованным графикам или безвызывной системе.

Производит вызов локомотивных бригад на явку в сроки, определяемыми графиком работы локомотивных бригад или подвязкой локомотивных бригад под поезда, указанные дежурным по депо.

Обеспечивает ведение установленной отчетной документации в бумажном или электронном виде.

Осуществляет контроль соблюдения локомотивными бригадами установленной непрерывной продолжительности рабочего времени по участкам обслуживания, норм отдыха в пунктах оборота.

Осуществляет ведение электронных форм журналов и передачу сообщений АРМ нарядчика.

Информирует своего непосредственного и вышестоящего руководителей о всех фактах опоздания и неявки на работу работников локомотивных бригад.

Совместно с дежурным по депо и локомотивным диспетчером производит подвязку локомотивных бригад под нитки поездов, указанные локомотивным диспетчером. В соответствии с корректировкой осуществляет вызов локомотивных бригад.

В локомотивных депо, где установлен такой порядок, осуществляет бронирование мест в вагонах пассажирских поездов для следования локомотивных бригад пассажиром.

Ведет учет бланков маршрутов машиниста.

247. Работа локомотивных бригад организуется по именованным графикам сменности или по безвызывной системе. В других случаях, а также в случаях нарушения работы по графикам сменности, локомотивные бригады назначаются на работу по вызову. Способы вызова устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка.

248. По прибытии локомотивной бригады после поездки нарядчик локомотивных бригад определяет время следующего заступления на работу локомотивной бригады:

При графиковой системе – согласно графику работы, сообщает локомотивной бригаде дату, время и место следующего заступления с росписью локомотивной бригады в журнале наряда.

При безвызывной системе – определяет дату и время следующего заступления согласно расчетам необходимого домашнего отдыха локомотивной бригады по формуле:

$T_{\text{дом отд}} = (T_{\text{раб}} \times 2,6) - T_{\text{отд. об. депо}}$.

Где $T_{\text{дом отд}}$ – расчетное время домашнего отдыха;

$T_{\text{раб}}$ – рабочее время за выполненную поездку в оба направления;

$T_{\text{отд. об. депо}}$ – время отдыха в пункте оборота.

2,6 – коэффициент расчета, установленный Трудовым Кодексом РФ, определяющий отношение рабочего времени за неделю к нерабочему времени исходя из 40-часовой рабочей недели.

Следующая явка определяется нарядчиком локомотивных бригад согласно суточному плану выдачи по истечении предусмотренного времени отдыха. Нарядчик объявляет локомотивной бригаде дату, время и место следующего заступления с росписью локомотивной бригады в журнале наряда.

При вызывной системе нарядчик локомотивных бригад определяет время возможного вызова на работу аналогичным порядком, о чем информирует локомотивную бригаду с росписью локомотивной бригады в журнале наряда.

В исключительных случаях разрешается уменьшать время домашнего отдыха локомотивной бригады между поездками, но не более чем на $\frac{1}{4}$, при этом сокращенное время отдыха должно быть компенсировано при предоставлении следующего отдыха. О сокращении отдыха в журнале наряда делается соответствующая отметка. После двух ночных поездок подряд не допускается предоставление сокращенного междусменного отдыха. Если расчетный междусменный отдых локомотивной бригаде составляет менее 16 часов (для бригад пригородных поездов - 12 часов), локомотивной бригаде предоставляется отдых соответственно не менее 16 (для бригад пригородных поездов - 12 часов).

Во всех случаях для локомотивных бригад запрещаются поездки более двух календарных дней подряд в период с 0 часов до 5 часов местного времени. Это требование не распространяется на локомотивные бригады, возвращающиеся из пункта оборота локомотивов или пункта подмены локомотивных бригад в качестве пассажиров.

249. Предоставление выходного дня локомотивной бригаде осуществляется по графику работы на месяц (квартал) путем прибавления 24 часов к расчетному отдыху. Число дней еженедельного непрерывного отдыха должно быть равно числу воскресений (при шестидневной рабочей неделе) по календарю в течение учетного периода.

В соответствии со статьей 110 Трудового кодекса Российской Федерации продолжительность еженедельного непрерывного отдыха не должна составлять менее 42 часов. Перенос выходного дня осуществляется только по письменному заявлению работника с обоснованием причин переноса. Продолжительность суммированного выходного дня определяется путем добавления 24 часов к выходному дню, определяемому в порядке, предусмотренном в первом абзаце данного пункта.

К работе в выходной день локомотивная бригада может быть привлечена в случаях производства работ, необходимых для обороны страны, а также для предотвращения производственной аварии либо устранения последствий производственной аварии или стихийного бедствия (снежных и песчаных заносов, обвалов, оползней, последствий ураганов, смерчей, бурь, ливневых дождей, наводнений и землетрясений) с письменного согласия работника с

изданием приказа начальника локомотивного (моторвагонного) депо, в котором указываются причины.

250. Предоставление отпуска работникам локомотивных бригад производится по письменному уведомлению начальника резерва локомотивных бригад. Отпуск работникам закрепленной локомотивной бригады предоставляется, одновременно, за исключением случаев, когда одному из членов локомотивной бригады отпуск не может быть предоставлен, а другому – предоставление отпуска обязательно.

Нарядчик локомотивных бригад производит ознакомление локомотивной бригады под роспись с уведомлением о предоставлении отпуска, дате фактического ухода в отпуск, дате выхода на работу.

251. Постановка в наряд работников локомотивных бригад после перерыва в работе более 15 суток производится нарядчиком или заведующей резервом локомотивных бригад в соответствии с правилами внутреннего распорядка предприятия по письменному уведомлению заместителя начальника локомотивного депо по эксплуатации после проведения с работником соответствующих инструктажей, занятий на тренажерах и другой работы в соответствии с настоящим Регламентом.

252. При получении информации нарядчиком локомотивных бригад о невозможности явки на работу одного из членов локомотивных бригад, нарядчик производит соответствующее перемещение данного работника в АРМ нарядчика, ставит отметку в журнале явок. Докладывает об этом начальнику резерва локомотивных бригад, заместителю начальника депо по эксплуатации. Подбор отсутствующего члена локомотивной бригады производится из списков рекомендуемых машинистом-инструктором и психологом работников для совместной работы в соответствии с требованиями по стажу работы и классу квалификации машиниста или стажу работы и наличию прав управления помощника машиниста.

При невозможности подбора замещающего работника из списков, работников, рекомендуемых машинистом-инструктором и психологом, подбор кандидатов на формирование локомотивной бригады производится только после согласования с машинистом-инструктором и психологом депо.

Перед первой совместной поездкой вновь сформированная локомотивная бригада должна пройти инструктаж у начальника локомотивного депо или заместителя по эксплуатации.

253. Локомотивная бригада, состоящая из двух машинистов локомотивов, машиниста и помощника машиниста, ранее работавших вместе или имеющих в списках рекомендаций психолога при повторном формировании считается вновь сформированной. Не считается вновь сформированной локомотивная бригада при ее формировании в соответствии со списками основного закрепления, утвержденными НОД или НЗТ, или если бригада в таком составе работала совместно в течение последних 30 дней.

254. При отсутствии на рабочем месте начальника локомотивного депо или его заместителя по эксплуатации, невозможности подбора второго члена локомотивной бригады по психологической совместимости или требованиям по классу и стажу работы, производится замена другой закрепленной локомотивной бригадой в полном составе.

255. После каждой поездки нарядчик локомотивных бригад производит подсчет рабочего времени каждого члена локомотивной бригады, осуществляет контроль с целью недопущения сверхурочных часов работы.

256. При выработке установленной нормы рабочего времени за месяц, использование в текущем месяце локомотивной бригады запрещается, планирование локомотивной бригады осуществляется на первое число следующего месяца.

257. При выявлении нарушения локомотивной бригадой установленного приказом начальника железной дороги режима непрерывной продолжительности рабочего времени нарядчик локомотивных бригад информирует начальника резерва локомотивных бригад, заместителя начальника депо по эксплуатации и производит запись в журнале учета нарушений непрерывной продолжительности с указанием причины, времени сверхнормативной работы, должности и фамилии лица, передавшего приказ на продление режима работы, передает информацию в отделение железной дороги, диспетчерский центр и службу локомотивного хозяйства. При отсутствии указанных данных копия маршрута машиниста передается для разбора заместителю начальника депо по эксплуатации.

258. Перед окончанием смены нарядчик локомотивных бригад производит составление отчета установленной формы, в котором отражает выполнение локомотивными бригадами норм времени на поездку по каждому участку обслуживания, нарушения установленной продолжительности рабочего времени, факты нерационального использования рабочего времени локомотивных бригад, дислокацию локомотивных бригад по каждому пункту оборота, обеспечение наряда на предстоящую смену и сутки, а так же другие данные, предусмотренные нормативными документами ОАО «РЖД», железной дороги, отделения железной дороги и локомотивного (моторвагонного) депо. Возможно формирование указанного отчета в автоматизированном режиме.

259. В процессе трудовой деятельности нарядчики локомотивных бригад проходят обучение не реже одного раза в год на семинарах, организуемых службой локомотивного хозяйства не реже одного раза в квартал. Ежеквартально технические занятия с нарядчиками проводит заместитель начальника депо по эксплуатации, ежемесячно – начальник резерва (старший нарядчик) локомотивных бригад.

Взаимодействие работников локомотивного хозяйства с работниками смежных служб.

260. Взаимодействие с начальником железнодорожной станции по месту расположения депо предусматривает совместное расследование случаев нарушения вспомогательного времени по отправлению и прибытию, случаев отмены локомотивных бригад и нарушений безопасности движения поездов, которые расследуются в течение следующих после нарушения суток под председательством начальника станции или его заместителя и заместителя начальника депо по эксплуатации, в присутствии представителей смежных предприятий.

Время проведения разбора устанавливается начальником станции.

261. По результатам разбора в суточный срок оформляется протокол за подписями начальника станции и начальника депо с указанием виновного предприятия. Материалы для принятия мер так же направляются в причастные службы.

262. Взаимодействие с начальником железнодорожной станции по месту расположения пункта оборота локомотивных бригад предусматривает следующую работу. Начальник депо в суточный срок после прибытия локомотивной бригады в основное депо, на основании маршрута машиниста, проводит анализ и при наличии нарушений установленных нормативов времени дает телеграмму в адрес начальника станции оборотного пункта о выявленных нарушениях, с указанием номера локомотива, фамилии машиниста. Начальник железнодорожной станции обязан в суточный срок после получения телеграммы провести расследование и телеграфировать в локомотивное депо приписки локомотивной бригады и руководству виновного предприятия о причине завышения накладного времени для принятия соответствующих мер. При наличии в депо автоматизированных комплексов для обмена информацией, разрешается передавать информацию посредством электронной связи.

263. Данные о нарушениях режима работы локомотивных бригад направляются в адрес начальника отдела перевозок причастного отделения железной дороги в письменном виде не позднее суток после прибытия локомотивной бригады в основное депо.

Начальник отдела перевозок совместно с работниками диспетчерского центра обязан в суточный срок после получения сообщения расследовать причины нарушения, определить виновных и предоставить материалы разбора начальнику депо и руководителю виновного предприятия.

При безотделенческой структуре все замечания указанным порядком направляются в адрес руководителей диспетчерского центра, которые проводят разборы по каждому случаю и информируют начальника локомотивного депо и виновного предприятия в письменном виде.

264. Взаимодействие с работниками, в обязанности которых входит встреча поездов осуществляется следующим порядком:

Дежурным по станции, стрелочным постам и переездам, путевым и мостовым обходчикам, операторам дефектоскопных тележек, монтерам пути, работникам контрольных постов, сигналистам, работникам дистанций электроснабжения, сигнализации и связи на месте производства работ при подходе поезда (локомотива) подавать знак бодрствования поднятием руки с установленным для встречи поездов сигналом. После чего внимательно следить за состоянием подвижного состава, расположением груза на открытом подвижном составе, наличием установленных сигналов на хвостовом вагоне поезда. При обнаружении неисправности подвижного состава, нарушений правил погрузки, габарита и других недостатков, угрожающих безопасности движения, немедленно подавать локомотивной бригаде сигнал остановки всеми имеющимися средствами. Если по какой-либо причине локомотивная бригада не воспримет сигнал остановки, немедленно сообщить об этом дежурному по станции, переезду, поезвному диспетчеру участка для принятия мер к немедленной остановке поезда.

Проведение планерных совещаний с локомотивными бригадами.

265. Для проведения профилактической работы по обеспечению безопасности движения, эксплуатационной работы, выработки решений и принятия мер по замечаниям машинистов, усиления роли влияния коллектива на обеспечение устойчивой работы и проведения воспитательной работы в коллективе локомотивного депо, проводятся планерные совещания локомотивных бригад.

266. Планерные совещания с локомотивными бригадами проводятся один раз в месяц с проведением дублированного совещания.

267. Каждый работник локомотивной бригады, не задействованный в работе, обязан присутствовать на планерном совещании.

268. Ответственность при непосещении планерных совещаний работниками локомотивных бригад предусматривается в правилах внутреннего трудового распорядка.

269. План проведения планерных совещаний с локомотивными бригадами утверждается начальником депо, и должен предусматривать освещение следующих вопросов:

состояние безопасности движения поездов, в том числе по сети железных дорог;

отчёт руководителей о выполнении решений предыдущих совещаний;

ответы на замечания локомотивных бригад, машинистов-инструкторов по «Книге замечаний машинистов» и системе «Человек на пути» руководителями смежных предприятий;

доклады старших техников-расшифровщиков о нарушениях, выявленных в ходе расшифровки;

доклады заместителя начальника депо по эксплуатации и машинистов-инструкторов о результатах профилактической работы за отчетный период, выявленных замечаниях и принятых мерах по итогам внезапных проверок;

отчёты локомотивных бригад, допустивших нарушения, выявленные при расшифровке скоростемерных лент и в ходе проведения внезапных проверок;

отчеты руководителей о состоянии по безопасности движения поездов и состоянию трудовой дисциплины, использования рабочего времени локомотивных бригад, показателях работы подразделения, расходе топливно-энергетических ресурсов за отчетный период;

поощрение наиболее отличившихся работников локомотивных бригад;

рассмотрение поставленных вопросов;

решение планерного совещания.

270. По итогам месяца инженер цеха эксплуатации представляет справку заместителю начальника депо по эксплуатации о посещении локомотивными бригадами планерных совещаний.

271. На планерном совещании, проводимом с участием руководителей отделения и железной дороги, проводится разбор выполнения графика движения поездов.

Организация работы инженера цеха эксплуатации.

272. Инженер цеха эксплуатации обеспечивает ведение всей документации по деятельности цеха эксплуатации, безопасности движения поездов, составление и предоставление в соответствующие инстанции отчетов по деятельности цеха эксплуатации.

273. Инженер цеха эксплуатации находится в непосредственном подчинении у заместителя начальника депо по эксплуатации.

274. Для обеспечения деятельности инженера по эксплуатации выделяется отдельное помещение, в котором предусматривается рабочее место инженера по эксплуатации, шкафы для хранения документации, бланков и офисная техника: копировальный аппарат с разрешением копирования листов формата А3, телефон с возможностью выхода на железнодорожную междугороднюю связь, при необходимости – селекторная связь с заместителем начальника депо по эксплуатации.

275. Рабочее место инженера цеха эксплуатации оснащается персональным компьютером, подключенным к СПД с выделенным адресом электронной почты и доступом к ресурсам сети «интранет» с программным обеспечением, позволяющим ввод информации с рабочего места в АРМ инструктажа, доступ к базе данных ТРА станции на уровне пользователя без права корректировки, получение и формирование необходимых отчетов со всех АРМ без права корректировки и другими необходимыми для работы программными средствами, а так же цветным принтером с возможностью

печати листов формата не менее А3, лазерным принтером для печати листов формата А4, сканнером.

276. Ведение документации осуществляется на основании предусмотренной в цехе эксплуатации номенклатуры дел, при этом в обязательном порядке должно предусматриваться ведение отдельных дел (папок):

- Приказы и протоколы центрального аппарата ОАО «РЖД»;
- Мероприятия центрального аппарата ОАО «РЖД»;
- Телеграфные указания центрального аппарата ОАО «РЖД»;
- Приказы и протоколы управления железной дороги;
- Мероприятия управления железной дороги;
- Телеграфные указания управления железной дороги;
- Приказы и протоколы отделения железной дороги;
- Мероприятия отделения железной дороги;
- Телеграфные указания отделения железной дороги;
- Приказы и протоколы начальника локомотивного депо;
- Мероприятия начальника локомотивного депо;
- Материалы по безопасности движения.

277. По грубым случаям нарушений безопасности движения (крушение, авария, проезд запрещающего сигнала, столкновения) на сети железных дорог, по которым поступили материалы, предусматривающие проведение профилактических мер, проведение инструктажа, ведется отдельное дело по каждому случаю следующим порядком:

При поступлении в депо телеграфного указания по случаю грубого нарушения безопасности движения, предусматривающее проведение инструктажа и профилактических мер, инженер цеха эксплуатации заводит отдельное дело.

Составляет перечень документов, в который по мере поступления вносятся телеграммы центрального аппарата, управления железной дороги, отделения железной дороги по этому случаю.

По каждому телеграфному указанию составляется перечень мероприятий с указанием всех исполнителей по каждому пункту мероприятий и сроков выполнения работы.

По выполнению работы производится отметка о дате её выполнения с предоставлением исполнителем инженеру цеха эксплуатации подтверждающих документов или их копий: рапортов по внезапным проверкам, дополнений в местные инструкции, акты других мероприятий и совещаний, предусмотренных телеграфными указаниями.

Для проведения инструктажа подготавливается текст телеграфного указания, при необходимости внесения записи в формуляр – образец записи в технический формуляр, а так же список работников, подлежащих инструктажу по форме:

Тема инструктажа						Дата начала инструктажа		
№ п.п.	Фамилия инструктируемого	И.О.	Должность инструктируемого	Дата инструктажа	Должность инструктирующего	Фамилия инструктирующего	Подпись инструктирующего	Подпись инструктируемого

Сформированные в подшивку материалы передаются инструктирующим.

По окончании даты, предусмотренной для проведения инструктажа, инженер цеха эксплуатации, составляет список, работников, которые не прошли инструктаж и предоставляет его заместителю начальника депо по эксплуатации.

Еженедельно инженер цеха эксплуатации докладывает заместителю начальника депо по эксплуатации о ходе выполнения предусмотренных мероприятий. При необходимости подготавливается отчет о выполнении мероприятий в соответствующие инстанции, копия которого так же подшивается в дело. Все материалы подшиваются в хронологическом порядке.

По завершении всех мероприятий и предоставлении об этом отчетов, проведении инструктажа всем, подлежащим инструктажу работникам, дело закрывается, подготавливается отчет о выполнении, который передается в службу локомотивного хозяйства. Дело опечатывается бумажной заклеивкой и печатью локомотивного депо.

Вскрывать такие дела имеют право руководители и работники центрального аппарата ОАО «РЖД», управления железной дороги и отделения железной дороги, осуществляющие контрольно-ревизионные функции. По окончании проверки дело опечатывается прежним порядком с постановкой даты.

278. Ежемесячно инженер цеха эксплуатации подготавливает анализ работы цеха эксплуатации, в котором отражаются вопросы обеспечения безопасности движения в локомотивном депо, выполнение плановых и предписанных поступившими нормативными документами мероприятий, состояние трудовой дисциплины по цеху эксплуатации, использование труда и отдыха локомотивных бригад, обеспечение потребного контингента работников цеха эксплуатации на выполняемые объемы перевозок, выполнение количественных и качественных показателей работы локомотивного депо по эксплуатационным вопросам, анализ работы с книгой замечаний машинистов. Для формирования анализа материалы по кругу ведения вопросов предоставляются инженеру цеха эксплуатации всеми причастными работниками.

279. Инженер цеха эксплуатации производит ведение и оформление протоколов планерных совещаний с локомотивными бригадами, отчетов машинистов-инструкторов при начальнике локомотивного депо, разборов нарушений безопасности движения и графика движения поездов по вине работников цеха эксплуатации.

280. При поступлении материалов на ознакомление локомотивных бригад инженер цеха эксплуатации производит регистрацию, размещение данных

материалов в АРМ инструктажа или на ознакомительных стендах, вносит соответствующие записи в журналах ознакомления, если документ поступил для ознакомления под роспись.

281. На инженера цеха эксплуатации возлагается контроль выполнения плановых и внеплановых мероприятий в цехе эксплуатации с докладом об этом заместителю начальника депо по эксплуатации.

Организация работы наставника (бригадира инструктажа).

282. Должность наставника (бригадира инструктажа) (далее – наставник) вводится приказом начальника дороги для организации предрейсового инструктажа в местах заступления локомотивных бригад при заступлении не менее 30 бригад в сутки.

283. Наставник, назначается начальником локомотивного депо на должность из числа наиболее опытных машинистов, он должен обладать высокими моральными и деловыми качествами, пользоваться уважением и авторитетом в коллективе депо.

Наставник в своей работе руководствуется нормативными актами РФ, документами ОАО «РЖД» по кругу ведения вопросов, а так же инструкциями, приказами и указаниями железной дороги, отделения железной дороги, начальника локомотивного депо.

284. Перед заступлением на работу, наставник обязан:

ознакомиться с материалами по безопасности движения, последними приказами, указаниями и телеграммами;

ознакомиться с тематикой предрейсового инструктажа;

после ознакомления с руководящими документами и тематикой инструктажа локомотивных бригад, пройти собеседование у заместителя начальника депо по эксплуатации и получить допуск к проведению инструктажа локомотивным бригадам.

285. Обязанности наставника:

проводить инструктаж локомотивным бригадам, отправляющимся в поездку, а также заступающим на работу при депо, смене дежурных по депо, нарядчиков;

осуществлять контроль недопущения случаев допуска к работе локомотивных бригад, дежурных по депо нарядчиков без прохождения ими инструктажа;

осуществлять контроль своевременного проведения инструктажа локомотивным бригадам, дежурным по депо, нарядчикам в установленные сроки;

по окончании смены, составлять отчет о проведенной работе (о количестве проинструктированных и тематике инструктажа).

286. Дополнения в тематику предрейсовых инструктажей локомотивных бригад вносятся инженером цеха эксплуатации и утверждаются заместителем

начальника депо по эксплуатации с учетом поступающих документов по безопасности движения, указанием сроков проведения инструктажа по теме.

Тематика предрейсовых инструктажей локомотивных бригад обновляется еженедельно.

К материалам инструктажа разрабатываются контрольные вопросы для проверки качества усвоения материалов инструктажа локомотивными бригадами.

287. После прохождения и усвоения предрейсового инструктажа машинистом и помощником машиниста, если инструктаж не был пройден на ПЭВМ, наставник ставит штамп и личную подпись в маршруте машиниста, а работники локомотивной бригады расписываются в журнале инструктажа у наставника.

Организация автоматизированного учета информации о состоянии локомотивного парка и контингента локомотивных бригад.

288. Ответственные специалисты технических отделов депо и служб локомотивного хозяйства железных дорог должны обеспечивать формирование и своевременную актуализацию информации об инвентарном парке дороги. Для решения данной задачи в локомотивных депо должен использоваться АРМ Картотека ТПС, в службах локомотивного хозяйства – информационно-сигнальная система АСУТ-Т.

Все операции с инвентарным парком:

включение в инвентарный парк или исключение из инвентарного парка; передача локомотива с баланса депо (дороги) на баланс другого депо (дороги) или предприятиям и организациям других ведомств; передача локомотива в другое депо (дорогу) для временной работы

производятся в АРМ Картотека ТПС в течение суток с момента подписания акта приемки в инвентарный парк (исключения из инвентарного парка) депо приписки (назначения) ТПС.

289. По факту совершения операций с инвентарным парком автоматически формируются и отправляются следующие сообщения в ОКДЛ:

при включении или исключении локомотива (МВПС) из инвентарного парка – сообщение 233 «Об изменении контролируемого парка»;

при передаче на баланс другого предприятия – сообщение 235 «Об изменении депо приписки локомотива»;

При передаче локомотива в другое депо (аренду) для временной работы – сообщение 230 «Об изменении состояния локомотива».

290. Дежурный по депо ведет учёт изменения состояний и посекционной составности всех локомотивов на территории депо, посредством специализированной программы - АРМ ТЧД.

291. Дежурный по депо в АРМ ТЧД ведет учет следующих операций с локомотивами, при этом АСУТ должна формировать и отправлять в ОКДЛ следующие сообщения:

изменение составности локомотива, находящегося в эксплуатируемом парке – сообщение 231 «Об объединении и разъединении локомотива» не позднее 15 минут после получения сообщения об изменении;

изменение дислокации локомотива при заходе или выходе локомотива из депо – сообщение 230 «Об изменении состояния локомотива» не позднее 5 минут после получения сообщения от САИД «Пальма», дежурного контрольного поста или машиниста локомотива;

изменение текущего состояния локомотива (ремонт или техническое обслуживание, ожидание работы, приемка или сдача бригадой, маневры и др.) – сообщение 230 «Об изменении состояния локомотива» не позднее 15 минут после получения сообщения от работника, ответственного за текущее состояние локомотива.

269. Работники, на которых приказом начальника локомотивного (моторвагонного) депо возложена обязанность по формированию и актуализации информации в комплексе АСУТ, обязаны обеспечить своевременный ввод данной информации.

292. Перечень основных операций, совершаемых персоналом управления цеха эксплуатации с работниками локомотивных бригад в условиях функционирования комплекса АРМ АСУТ, приведен в приложении № 3.

Введение в действие Регламента.

293. Настоящий регламент вступает в действие по истечении трех месяцев со дня утверждения.

294. В течение трех месяцев со дня утверждения на железных дорогах проводится изучение со всеми причастными работниками с проверкой знаний по кругу ведения вопросов и внесение изменений в нормативные документы дорожного уровня.

295. На железных дорогах – филиалах ОАО «РЖД» на основании настоящего Регламента в соответствии с местными условиями могут быть разработаны соответствующие дорожные регламенты, в которых запрещается устанавливать дополнительные обязанности работникам цеха эксплуатации, ухудшающие условия труда, отраженные в настоящем Регламенте.
