

УТВЕРЖДЕНО

распоряжением ОАО «РЖД»

от «__» _____ 2018 г. № _____

ПОЛОЖЕНИЕ

о машинисте-инструкторе локомотивных бригад Дирекции тяги

Введение

Положение о машинисте-инструкторе локомотивных бригад Дирекции тяги (далее - Положение) разработано в целях повышения уровня безопасности движения поездов, определения единых основных требований в организации работы машинистов-инструкторов локомотивных бригад (далее машинист-инструктор), их прав, обязанностей и ответственности за обеспечение производственного процесса.

Настоящее Положение обязательно для исполнения всеми причастными работниками Дирекции тяги.

Запрещается дополнять и расширять круг обязанностей, а также устанавливать повышенные нормативы выполнения предписанного настоящим Положением объема работы машинистов-инструкторов и закрепления за ними количества локомотивных бригад.

Положение направлено на повышение качества подготовки локомотивной бригады, готовой полностью и правильно выполнять требования нормативных документов по вождению поездов, выполнению маневровой работы, эксплуатации локомотивов, а также грамотно действовать в любых аварийных и нестандартных ситуациях.

Определения

Машинист-инструктор (в том числе по теплотехнике, по обучению, по автотормозам и контролю локомотивных бригад на линии) – это специалист, осуществляющий обучение локомотивных бригад безопасному вождению поездов, производству маневровой работы, ТРА станций, контроль за выполнением ими должностных обязанностей, а также проводящий профилактическую работу по недопущению нарушений безопасности движения поездов.

Машинист-инструктор (по автотормозам) – это машинист-инструктор, на которого дополнительно возложены функции обучения, контроля и анализа процесса эксплуатации тормозов подвижного состава.

Машинист-инструктор (по обучению) – это машинист-инструктор, на которого возложены функции организации процесса и непосредственного обучения локомотивных бригад.

Машинист-инструктор (по теплотехнике) – это машинист-инструктор, на которого дополнительно возложены функции анализа и контроля использования топливно-энергетических ресурсов.

Машинист-инструктор (по контролю на линии) – это машинист-инструктор, инспектирующий работу локомотивных бригад на линии и выполняющий независимую оценку их работы.

Машинист (наставник) – это машинист локомотива (электровоза, тепловоза), обладающий деловыми качествами для подготовки кандидатов в машинисты, назначенный приказом начальника депо.

Паспорт доверия машинисту локомотива – это документ, подтверждающий соответствие данного работника требованиям, предъявляемым к машинисту локомотива, гарантирующего безопасность движения и добросовестное выполнение своих должностных обязанностей.

Техническо-распорядительный акт железнодорожной станции – ТРА.

Топливо-энергетические ресурсы – ТЭР.

Колонна локомотивных бригад – это подразделение в эксплуатационном локомотивном депо, объединяющее локомотивные бригады, как правило, по определенным направлениям деятельности.

Контрольно-заключительная поездка (далее – КЗП) – поездка, выполненная для выдачи машинистам локомотивов, в том числе машинисту, работающему без помощника машиниста, заключения на право самостоятельной работы на участках обслуживания, видах движения, сериях локомотивов.

Заключение – это документ, подтверждающий право самостоятельной работы машиниста или помощника машиниста на участках обслуживания, сериях локомотивов, выдается лицом, проводившим КЗП, и хранится в личном деле работника.

Целевая поездка (далее – ЦП) – это поездка для комплексной оценки знаний и обучения локомотивной бригады практическим навыкам вождения поездов и выполнению маневровой работы, пользования устройствами безопасности и управления тормозами, соблюдению требований охраны труда.

Целевая проверка (далее – ЦПр) – это комплексный контроль выполнения работниками, связанными с движением поездов, своих обязанностей и требований нормативных документов по обеспечению безопасности движения поездов.

Контрольная поездка (далее – КП) – это сопровождение локомотивной бригады машинистом-инструктором при исполнении ей своих

должностных обязанностей по обслуживанию локомотива, ведению поезда или выполнения маневровой работы с целью оценки качества работы.

Автоматизированное рабочее место машиниста-инструктора (далее – АРМ ТЧМИ) – рабочее место машиниста-инструктора для ввода данных в информационную систему по выполненной работе.

Удаленный пункт – это участок работы локомотивных бригад, находящийся вне расположения эксплуатационного (оборотного) локомотивного депо, где проводится явка, обучение, инструктажи и другая профилактическая работа с локомотивными бригадами. Перечень таких участков определяется приказом начальника региональной дирекции тяги.

1. Структура организации управления локомотивными бригадами

1.1. Локомотивная бригада состоит, как правило, из двух работников – машиниста и помощника машиниста. Допускается работа машиниста без помощника машиниста. При управлении паровозом возможно формирование локомотивной бригады состоящей из трех человек: машинист, помощник машиниста, кочегар. Локомотивные бригады формируются в колонны, которые возглавляют машинисты-инструкторы. Разделение колонн производится, как правило, по видам движения, исходя из местных условий. Допускается формирование колонны из локомотивных бригад двух и более видов движения. На удаленных пунктах разрешается формировать колонны, объединяя несколько видов движения и тяги.

1.2. Закрепление локомотивных бригад за машинистами-инструкторами (по контролю на линии) и машинистами-инструкторами (по обучению) не производится.

1.3. Распределение работников по колоннам производится с момента приема на работу приказом по депо. Изменение состава колонн производится приказом начальника эксплуатационного локомотивного депо, либо лицом его замещающим.

1.4. Распределение локомотивных бригад по видам движения:

1.4.1. Скоростное, пассажирское и пригородное движение – машинист первого или второго класса квалификации и помощник машиниста независимо от наличия у него свидетельства на право управления локомотивом соответствующего вида тяги.

В эксплуатационных локомотивных депо, обслуживающих пассажирское или пригородное движение, с разрешения начальника региональной дирекции машинисты, не имеющие первого или второго класса квалификации, могут допускаться к работе в пассажирском и пригородном движении. В этом случае локомотивная бригада должна формироваться:

из машиниста локомотива, имеющего третий класс квалификации и помощника машиниста локомотива со стажем работы не менее одного года;

из машиниста, не имеющего класса квалификации, но имеющего стаж работы помощником машиниста локомотива не менее трех лет, из них последний год работы действующим помощником машиниста после получения им свидетельства на право управления локомотивом, и помощника машиниста локомотива, имеющего свидетельство на право управления локомотивом.

1.4.2. В грузовом, маневровом и хозяйственном видах движения – машинист локомотива любого класса квалификации и помощника машиниста независимо от наличия у него свидетельства на право управления локомотивом соответствующего вида тяги.

1.4.3. При стаже работы менее 1 года за машинистом локомотива закрепляется помощник машиниста локомотива, имеющий стаж работы на момент закрепления, более 1 года.

2. Нормы управляемости для машинистов-инструкторов эксплуатационных локомотивных депо

2.1. Нормы управляемости для машинистов-инструкторов устанавливаются:

2.1.1. В пассажирском движении от 43 до 57 локомотивных бригад.

2.1.2. В грузовом движении (в том числе в передаточно-вывозном) от 26 до 34 локомотивных бригад.

2.1.3. В маневровом движении, на работах при депо, прогреве локомотивов от 51 до 69 локомотивных бригад.

2.1.4. В хозяйственном движении от 34 до 46 локомотивных бригад.

2.1.5. При наличии в колонне локомотивных бригад различных видов движения норма управляемости определяется пропорционально удельному весу количества локомотивных бригад по видам движения.

2.2. Нормы управляемости для машинистов-инструкторов (по автотормозам и теплотехнике) устанавливаются – 10 локомотивных бригад независимо от видов движения.

2.3. Нормы управляемости для машинистов-инструкторов (по контролю на линии) устанавливаются от 180 до 220 локомотивных бригад.

2.4. Численность локомотивных бригад для расчета норм управляемости принимается равной численности машинистов локомотива.

2.5. Фактически закрепление локомотивных бригад за машинистами-инструкторами производится в пределах нормы управляемости и с учетом местных условий (общего количества локомотивных бригад, видов движения, тяги).

3. Порядок расчета нормативной численности машинистов-инструкторов

3.1. Расчет нормативной численности машинистов-инструкторов производится в следующем порядке:

3.1.1. Определяется нормативная численность машинистов-инструкторов (по автотормозам, обучению и теплотехнике).

3.1.2. Определяется нормативная численность локомотивных бригад в колоннах машинистов-инструкторов (по автотормозам и теплотехнике).

3.1.3. Определяется численность локомотивных бригад отдельно по видам движения с учетом снижения общей численности локомотивных бригад на количество локомотивных бригад, закрепленных за машинистами-инструкторами (по автотормозам и теплотехнике).

3.1.4. Определяется нормативная численность машинистов-инструкторов, возглавляющих колонны, в соответствии с нормами управляемости для соответствующего вида движения.

3.1.5. Определяется нормативная численность машинистов-инструкторов (по контролю на линии).

3.2. Расчет нормативной численности машинистов-инструкторов локомотивных бригад производится отдельно по каждому эксплуатационному локомотивному депо, исходя из штатной численности локомотивных бригад на последнюю дату периода предшествующего расчетному. Численность локомотивных бригад при этом принимается равной численности машинистов.

3.3. Расчет нормативной численности машинистов-инструкторов по каждому виду движения производится по среднему целому значению диапазона нормы управляемости, а именно:

3.3.1. В пассажирском движении – 50 локомотивных бригад.

3.3.2. В грузовом движении (в том числе в передаточно-вывозном и на подталкивании поездов) – 30 локомотивных бригад.

3.3.3. В маневровом движении, на работах при депо, прогреве локомотивов – 60 локомотивных бригад.

3.3.4. В хозяйственном движении – 40 локомотивных бригад.

3.4. Полученные значения расчетной численности по каждому виду движения (работы) округляются до 1 знака после запятой по правилам математики. Итоговое значение нормативной численности машинистов-инструкторов по локомотивному депо округляется до целого значения по правилам математики.

3.5. Численность машинистов-инструкторов (по автотормозам) устанавливается по количеству в эксплуатационном локомотивном депо

отделений по расшифровке скоростемерных лент. В случае передачи отделений по расшифровке скоростемерных лент в Единые центры по расшифровке одна должность машиниста-инструктора (по автотормозам) сохраняется.

3.6. Численность машинистов-инструкторов (по обучению) устанавливается из расчета 1 специалист на каждое эксплуатационное локомотивное депо. При наличии в оборотном депо более 250 машинистов локомотивов допускается введение в оборотном депо машиниста-инструктора (по обучению). В исключительных случаях допускается организация работы в депо двух и более машинистов-инструкторов (по обучению) в пределах общей расчетной численности машинистов-инструкторов.

3.7. Численность машинистов-инструкторов (по теплотехнике) устанавливается из расчета 1 специалист на каждое эксплуатационное локомотивное депо. При наличии в эксплуатационном локомотивном депо приписного парка локомотивов допускается организация работы инженера (по теплотехнике). При отсутствии в штатном расписании депо должности инженера (по теплотехнике) допускается организация работы двух машинистов-инструкторов (по теплотехнике) в пределах общей расчетной численности машинистов-инструкторов.

3.8. Машинист-инструктор (по контролю на линии) назначается в основных эксплуатационных локомотивных депо из расчета один на 200 локомотивных бригад. При необходимости, исходя из местных условий, в оборотном депо допускается организация работы машиниста-инструктора (по контролю на линии) по приказу начальника региональной дирекции тяги в пределах общей расчетной численности машинистов-инструкторов.

4. Назначение машиниста-инструктора

4.1. Машинист-инструктор назначается на должность из числа машинистов локомотивов не ниже 2 класса квалификации:

4.1.1. имеющих профильное (тяговый подвижной состав) среднее профессиональное или профильное (тяговый подвижной состав) высшее профессиональное образование и стаж работы машинистом локомотива не менее 2 лет;

4.1.2. имеющих среднее профессиональное или высшее профессиональное образование и стаж работы машинистом локомотива не менее 4 лет;

4.2. Перед назначением на должность машиниста-инструктора кандидату необходимо пройти в установленном порядке:

4.2.1. медицинский осмотр (осмотр не проводится в случае его

прохождения в текущем году);

4.2.2. профессиональный отбор, в том числе определение психофизиологических качеств и профессиональной пригодности для поездной работы, в порядке, установленном пунктом 3 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (данный отбор не проводится в случае его прохождения в текущем году);

4.2.3. собеседование в региональной дирекции тяги в установленном порядке;

4.2.4. обучение на специальных курсах по программе, разработанной с учетом специфики работы (до назначения, либо в первое полугодие после назначения).

4.3. При временном отсутствии машиниста-инструктора начальник депо возлагает его обязанности на наиболее опытного машиниста колонны из числа кандидатов, включенных в кадровый резерв на замещение данной должности.

4.4. Заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам ежегодно формирует список кандидатов в резерв на замещение должности машиниста-инструктора. Требования к кандидату на замещение должности машиниста-инструктора аналогичны требованиям для назначения машиниста-инструктора (кроме пункта 4.2.4. настоящего Положения).

4.5. Замещение машинистов-инструкторов (по автотормозам и обучению) производится из числа наиболее подготовленных штатных машинистов-инструкторов.

4.6. Машинист-инструктор не реже одного раза в 3 года направляется на курсы повышения квалификации в профильные средние специальные или высшие учебные заведения или учебные заведения, имеющие соответствующую лицензию, с отрывом от производства.

5. Обязанности машиниста-инструктора

5.1. Машинист-инструктор (в том числе по обучению, автотормозам и теплотехнике) обязан:

5.1.1. составлять план-график работы в соответствии с пунктом 14.5 настоящего Положения.

5.1.2. обучать работников локомотивных бригад:

5.1.2.1. рациональному вождению поездов при безусловном выполнении графика движения и безопасным методам производства маневровой работы;

5.1.2.2. конструкции локомотивов, правилам и приемам технического обслуживания и содержания локомотивов в эксплуатации;

5.1.2.3. соблюдению норм и правил охраны труда при эксплуатации тягового подвижного состава и безопасным методам его обслуживания;

5.1.2.4. действиям в аварийных и нестандартных ситуациях с использованием тренажеров или действующих локомотивов;

5.1.2.5. соблюдению требований нормативных актов по обеспечению гарантированной безопасности движения поездов, а также норм и правил при перевозке пассажиров и грузов;

5.1.2.6. требованиям ТРА;

5.1.2.7. особенностям работы в различных климатических условиях.

5.1.3. проводить инструктажи по вопросам охраны труда с записью в журнал регистрации инструктажей на рабочем месте;

5.1.4. контролировать своевременность прохождения работниками инструктажей (включая инструктажи по вопросам охраны труда, электробезопасности и безопасности движения);

5.1.5. принимать участие в разработке графиков отпусков работников колонны;

5.1.6. участвовать в проведении производственных совещаний с локомотивными бригадами;

5.1.7. организовывать, проводить и контролировать выполнение всех профилактических мероприятий, намеченных по результатам проведенных КП и ЦПр;

5.1.8. оценивать уровень профессиональных навыков работников локомотивной бригады по вождению поездов, соблюдению установленного регламента служебных переговоров, выполнению правил эксплуатации локомотивов, соблюдение ими требований нормативных документов, регламентов и инструкций по кругу обязанностей локомотивной бригады, наличие необходимого уровня профессиональных знаний;

5.1.9. при выполнении КП, КЗП обращать особое внимание на порядок подъезда к запрещающему сигналу, выполнение регламента служебных переговоров, соблюдение установленных скоростей движения, соблюдение требований охраны труда;

5.1.10. формировать персональный состав локомотивных бригад для совместной работы с учетом рекомендаций психолога;

5.1.11. давать заключение после проведения КЗП для самостоятельной работы на обслуживаемых участках по видам движения и сериям локомотивов, в том числе по вождению поездов повышенной массы и длины, соединенных поездов;

5.1.12. контролировать путем проведения ЦПр выполнение локомотивными бригадами своих служебных обязанностей и требований руководящих документов по охране труда и по обеспечению безопасности

движения поездов и маневровой работы;

5.1.13. при проведении контрольной поездки КП и КЗП проверять ведение работниками локомотивной бригады технических формуляров, наличие служебных удостоверений и формуляров, предупредительных талонов (по охране труда и безопасности движения), режимных карт, выписок из приказов об установленных скоростях движения и ТРА обслуживаемых станций с изменениями и дополнениями к ним, норм расхода ТЭР;

5.1.14. участвовать в расследовании случаев событий, отказов технических средств и технологических нарушений, допущенных по вине работников локомотивных бригад, нарушений трудовой и технологической дисциплины, графика движения, режимов ведения поездов и управления автотормозами, нарушений правил и инструкций по охране труда;

5.1.15. по окончании отчетного месяца на основании результатов КП, КЗП и ЦПр проводить комплексный анализ работы колонны;

5.1.16. формировать группу риска машинистов своей колонны по результатам работы за месяц и проводить профилактическую работу с ними;

5.1.17. при исполнении своих должностных обязанностей быть опрятно одетым и по форме;

5.1.18. при выезде на обслуживаемые участки фиксировать в АРМ ТЧМИ в «Журнале учета выездов на линию машинистов-инструкторов», время и цель выезда, а дежурный по депо обязан подтвердить выезд в АРМ ТЧД;

5.1.19. вести АРМ ТЧМИ;

5.1.20. согласно графику, утвержденного начальником эксплуатационного локомотивного депо, быть ответственным по депо в течение рабочего дня.

5.2. Машинист-инструктор (по обучению) обязан:

5.2.1. обучать работников локомотивных бригад особенностям устройства обслуживаемых серий локомотивов, пневматическим и электрическим схемам, работе узлов и агрегатов локомотивов, способам и порядку устранения неисправностей, используя современные средства обучения и натурные образцы, а также проводить обучение на имитационных тренажерах или действующих локомотивах, в том числе по действию в нестандартных ситуациях;

5.2.2. представлять начальнику депо заключения о результатах прохождения помощниками машинистов курса практического обучения с использованием тренажеров и других технических средств и возможности их допуска к самостоятельной работе машинистами;

5.2.3. проводить теоретические и практические занятия с работниками

локомотивных бригад;

5.2.4. принимать участие в разработке учебных планов для проведения технической учебы локомотивных бригад;

5.2.5. проводить по указанию начальника депо или его заместителя по эксплуатации ЦП, а также организовывать профилактическую работу с машинистами, находящимися в группе риска;

5.2.6. составлять индивидуальные планы технических занятий с работниками локомотивных бригад, набравшими менее 56 баллов при сдаче зачетов с системе АСПТ по периодическому тестированию.

5.3. Машинист-инструктор (по автотормозам) обязан:

5.3.1. проводить технические занятия с работниками локомотивных бригад и техниками по расшифровке лент скоростемеров и электронных носителей параметров движения по изучению тормозного оборудования и устройств безопасности, установленных на локомотивах, и алгоритма их работы, порядка управления тормозами, технического обслуживания тормозного оборудования локомотивов, правильным действиям при нарушении нормальной работы или отказе тормозного оборудования;

5.3.2. проводить расследование выявленных нарушений в управлении автотормозами поезда, оказывать практическую помощь техникам по расшифровке лент скоростемеров и электронных носителей параметров движения в повышении их уровня знаний;

5.3.3. участвовать в проверке тормозного оборудования локомотивов и поездов при контрольной проверке тормозов, а также в поездах, готовых к отправлению;

5.3.4. проводить ЦП по указанию начальника депо или его заместителя по эксплуатации;

5.3.5. организовывать работу в депо по совершенствованию вождения поездов и управлению автотормозами, разработке местных инструкций в данном вопросе;

5.3.6. к отчету машинистов-инструкторов давать предложения по снижению случаев нарушений, выявляемых при расшифровке лент скоростемеров и файлов кассет регистрации;

5.3.7. проводить профилактическую работу с машинистами локомотивов, включенными в группу риска;

5.3.8. на основании разработанного анализа по нарушениям, выявленным при расшифровке скоростемерных лент, разрабатывать мероприятия.

5.4. Машинист-инструктор (по теплотехнике) обязан:

5.4.1. организовывать изучение работниками локомотивных бригад наиболее рациональных режимов вождения поездов, обучать их передовым

методам работы по рациональному использованию ТЭР;

5.4.2. готовить анализ расхода ТЭР и обеспечить его наличие и постоянное обновление на уголке теплотехника;

5.4.3. формировать материалы к ежемесячным топливным комиссиям;

5.4.4. участвовать в организации мероприятий по передаче передового опыта по рациональному использованию ТЭР машинистам, имеющим перерасход ТЭР;

5.4.5. организовывать школы передового опыта по рациональному использованию ТЭР;

5.4.6. разрабатывать и корректировать режимные карты по вождению поездов на обслуживаемых участках;

5.4.7. разрабатывать в установленном порядке дифференцированные нормы расхода ТЭР на тягу поездов, организовывать учет и проведение контроля их выполнения работниками локомотивных бригад;

5.4.8. проводить ЦП по указанию начальника депо или его заместителя по эксплуатации с машинистами, имеющими перерасход ТЭР.

5.5. Машинист-инструктор (по контролю на линии) обязан:

5.5.1. контролировать выполнение локомотивными бригадами своих служебных обязанностей и требований руководящих документов по обеспечению безопасности движения поездов и маневровой работы, а также по охране труда;

5.5.2. выполнять ЦП с машинистами, находящимися в группе риска;

5.5.3. проводить ЦП в первый месяц самостоятельной работы с машинистами локомотивов со стажем работы менее года;

5.5.4. оценивать уровень профессиональных навыков работников локомотивной бригады по вождению поездов, соблюдению установленного регламента переговоров, выполнению правил эксплуатации локомотивов, соблюдение ими требований нормативных документов, регламентов и инструкций по кругу обязанностей, наличия необходимого уровня профессиональных знаний и умение применять их на практике;

5.5.5. проводить обучение передовым методам управления и обслуживания локомотива и управления тормозами при проведении ЦП;

5.5.6. При необходимости машинист-инструктор (по контролю на линии) может привлекаться к проведению КП и КЗП.

6. Права машиниста-инструктора

6.1. Машинист-инструктор имеет право:

6.1.1. выдавать заключение для самостоятельной работы на обслуживаемых участках работникам локомотивных бригад по итогам проведения КП и КЗП;

6.1.2. докладывать руководителям депо о выявлении грубых нарушений в работе локомотивных бригад в соответствии с пунктом 12.3 настоящего Положения для принятия мер;

6.1.3. управлять локомотивом при выполнении ЦП на отдельных участках и элементах профиля пути с целью обучения локомотивной бригады приемам вождения поездов;

6.1.4. запрещать эксплуатацию локомотивов с неисправностями, определенными требованиями приложения № 5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286, до их устранения;

6.1.5. запрещать отправление поезда, в котором выявлены неисправности и отклонения, угрожающие безопасности движения поездов, до их устранения;

6.1.6. производить записи в служебные формуляры машинистов и помощников машинистов;

6.1.7. оперативно информировать дежурных по станциям и поездных диспетчеров о выявленных в пути следования нарушениях, угрожающих безопасности движения поездов и требующих принятия срочных мер;

6.1.8. вносить предложения начальнику депо на представление работников локомотивных бригад к поощрению и направлению на обучение для повышения класса квалификации за безупречное выполнение должностных обязанностей, проявленную бдительность и действия, позволившие предотвратить нарушения безопасности движения;

6.1.9. разрешать передачу управления локомотивом помощнику машиниста, имеющему свидетельство на право управления локомотивом, с целью его практической подготовки к вождению поездов (выполнению маневровой работы) под личную ответственность машиниста с записью в служебные формуляры работников локомотивной бригады;

6.1.10. бесплатно обеспечиваться форменной одеждой;

6.1.11. доступа к эксплуатации устройств регистрации переговоров по радиосвязи в качестве пользователя;

6.1.12. пользоваться в установленном порядке служебной телефонной связью и мобильной связью с оплатой услуг в пределах лимита;

6.1.13. бесплатно обеспечиваться необходимой для работы и обучения технической литературой и нормативной документацией, персональными компьютерами, установленными на рабочих местах, при необходимости – диктофонами и носимыми радиостанциями;

6.1.14. повышать свой профессиональный уровень в высших и средних профессиональных учебных заведениях железнодорожного транспорта;

6.1.15. сдавать экзамены на право управления локомотивом других

видов тяги и повышение класса квалификации без дополнительного обучения;

6.1.16. на получение служебного транспортного требования для проезда в купейном вагоне на участках обращения локомотивов и локомотивных бригад депо приписки;

6.1.17. ходатайствовать о поощрении работников локомотивных бригад по итогам работы за отчетный период;

6.1.18. иметь доступ к информационным ресурсам ОАО «РЖД» по кругу своих обязанностей.

7. Ответственность машиниста-инструктора

7.1. Машинист-инструктор несет персональную ответственность за невыполнение или нарушение обязанностей, предусмотренных настоящим Положением, а также в соответствии с законодательством Российской Федерации и нормативными документами ОАО «РЖД».

7.2. При выполнении профилактической работы с локомотивной бригадой в пути следования машинист-инструктор отвечает за обеспечение безопасности движения поездов, выполнение маневровой работы, соблюдение графика движения поездов и требований охраны труда.

8. Подготовка машиниста локомотива

8.1. Машинист-инструктор производит подбор кандидатов для подготовки и последующего назначения на самостоятельную работу машинистами локомотивов из числа помощников машинистов, имеющих свидетельство на право управления локомотивом соответствующего вида тяги. Список кандидатов формируется ежегодно до 1 ноября текущего года на следующий период, утверждается начальником депо, и хранится в отделе управления персоналом структурного подразделения. При необходимости производится корректировка списка кандидатов.

8.2. Приказом начальника депо кандидат в машинисты на период подготовки для обучения режиму вождения поездов, управлению автотормозами, изучению профиля железнодорожного пути и расположения сигналов закрепляется за машинистом (наставником). В указанный период кандидат в машинисты допускается к управлению локомотивом под непосредственным контролем машиниста (наставника), о чем производится соответствующая запись в служебном формуляре машиниста. Практическая подготовка кандидатов для работы машинистами осуществляется круглогодично продолжительностью не менее 3-х месяцев. При подготовке кандидата в зимний период и перед наступлением зимнего периода во время подготовки дополнительно изучаются особенности работы в зимний период

по программе «первозимника». Если кандидат в машинисты имел ранее опыт работы машинистом локомотива в ОАО «РЖД» и перерыв в работе составил менее 3-х лет, то по ходатайству прикрепленного машиниста-инструктора разрешается сократить срок практической подготовки до 2-х месяцев.

8.3. Машинист-инструктор (по обучению) с кандидатами в машинисты проводит изучение нормативной документации, ТРА станций обслуживаемых участков, порядка действий в нестандартных ситуациях. Обучение проводится по специальной программе и согласно графикам, которые разрабатываются в каждом депо с учетом местных условий. Изучение практических навыков и проверка знаний кандидата в машинисты проводится машинистом-инструктором на тренажерах и действующих локомотивах. По результатам указанной проверки знаний выдается письменная рекомендация.

8.4. При наличии письменного заявления от кандидата в машинисты, положительных заключений машиниста (наставника), рекомендации машиниста-инструктора (по обучению), а при его отсутствии прикрепленного машиниста-инструктора, кандидат проходит проверку знаний в комиссии, определенной приказом по депо.

8.5. По итогам указанной проверки машинистом-инструктором с каждым из кандидатов в машинисты проводятся КЗП. По результатам КЗП машинист-инструктор представляет начальнику депо заключение о возможности допуска кандидата в машинисты к самостоятельной работе, которое затем передается в отдел управления персоналом депо (специалисту по управлению персоналом). Заключение также записывается во вновь выдаваемый служебный формуляр машиниста и АРМ ТЧМИ.

8.6. Машинист-инструктор представляет кандидата в машинисты начальнику депо для проведения с ним собеседования в присутствии заместителя начальника депо по эксплуатации. Итоги собеседования записываются во вновь выдаваемый служебный формуляр. По результатам обучения, подготовки, испытаний и проведенного собеседования начальник депо издает приказ о назначении кандидата на должность машиниста локомотива.

8.7. Ответственность за полноту и правильность оформления представленных документов при назначении на должность машиниста локомотива несет машинист-инструктор и заместитель начальника депо по кадрам.

8.8. Для самостоятельной работы в качестве машиниста машинистом-инструктором с учетом рекомендаций психолога в первую совместную поездку формируется новая локомотивная бригада для постоянной работы.

Перед первой совместной поездкой вновь сформированная локомотивная бригада проходит инструктаж в установленном порядке.

8.9. При назначении машиниста на самостоятельную работу машинист-инструктор организует и контролирует выдачу машинисту следующей документации:

- служебного формуляра машиниста;
- технического формуляра;
- предупредительного талона по безопасности движения;
- предупредительного талона по охране труда;
- служебного удостоверения с отметкой о сдаче в отдел управления персоналом прав управления;
- свидетельства о прохождении аттестации;
- 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.

9. Контроль работы локомотивной бригады

9.1. КЗП выполняется с целью определения уровня теоретической и практической подготовки машиниста для работы в пассажирском, грузовом и маневровом видах движения, а также возможности его дальнейшей самостоятельной работы на обслуживаемых участках и станциях. КЗП проводятся в следующих случаях:

9.1.1. При назначении на должность машиниста КЗП проводится на весь участок обслуживания в оба направления. Если участков обслуживания несколько, то на каждый участок в отдельности. При выдаче заключения учитываются и указываются все серии локомотивов, на которых кандидат в машинисты фактически работал в период подготовки.

9.1.2. В маневровом и хозяйственном движении КЗП выполняется в течение всей смены. При выдаче заключения учитываются и указываются все серии локомотивов и маневровые районы, на которых кандидат в машинисты фактически работал в период подготовки.

9.1.3. При перерыве в работе свыше шести месяцев машинист локомотива допускается к самостоятельному вождению поездов или производству маневров после проведения машинистом-инструктором локомотивных бригад проверки наличия и соответствия заключений на участки обслуживания в служебном формуляре и АРМ ТЧМИ, наличия

технического формуляра, выписок ТРА станций обслуживания, выписок о скоростях движения. После проведенной проверки производится КЗП на одном из участков обслуживания в одном направлении, при выполнении маневровой работы в течение половины смены.

9.1.4. Для самостоятельного выезда локомотивной бригады на новый участок обслуживания машинист-инструктор прикрепленной колонны предварительно проводит с локомотивной бригадой теоретические занятия по изучению 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. Локомотивная бригада проходит проверку знаний в комиссии начальника депо или заместителя начальника депо эксплуатации и при положительном результате допускается к проведению пробных поездок с поездами по новому участку обслуживания (не менее двух в оба направления) в сопровождении проводника, имеющего заключение на право выезда на этот участок. После двух пробных поездок машинистом-инструктором, имеющим право выдачи заключения на данном участке, проводится КЗП локомотивной бригаде на весь участок обслуживания и в оба направления.

При выдаче заключения машинисту локомотива для работы без помощника машиниста выполнение дублерских поездок не требуется, КЗП выполняется в течение полной смены.

9.1.5. Право выдачи заключения о допуске к самостоятельному управлению локомотивом на новом участке железной дороги сначала получает машинист-инструктор локомотивного депо. Для получения указанного права выдачи заключения машинист-инструктор теоретически изучает план и профиль нового участка, расположение на нем отдельных пунктов, сигналов, сигнальных указателей и знаков, тоннелей, мостов и других расположенных на нем технических средств. После теоретического изучения выполняет пробную поездку по этому участку в оба направления.

9.1.6. При изменении вида движения машинисту проводится теоретическое обучение. Машинист выполняет не менее шести опытных поездок в оба направления или полных смен на маневровой работе. При этом необходимо учитывать, что он должен выполнить на каждый обслуживаемый участок не менее одной поездки. После чего КЗП выполняется в оба направления, если у машиниста не было заключения на этот участок. Если заключение было выдано ранее на данные участки, то КЗП выполняется в оба направления и на одном из участков. При выполнении маневровой работы – в течение полной смены.

9.1.7. При изменении серии обслуживаемого локомотива машинисту проводится теоретическое и практическое обучение. Заключение для работы на данной серии выдается после проверки знаний в комиссии начальника депо или заместителя начальника депо по эксплуатации и проведения КЗП в одном направлении на любом из участков, при выполнении маневровой и хозяйственной работы – в течение половины смены.

9.1.8. При наличии у машиниста локомотива заключений на обслуживаемых участках и необходимости привлечения его для работы в хозяйственном движении дополнительная выдача заключения не требуется.

9.2. Периодичность проведения КП с машинистами, имеющими стаж самостоятельной работы менее одного года: одна поездка (смена) ежемесячно с первого по четвертый месяцы работы; далее раз в четыре месяца в течение первого года. КП с машинистами, имеющими стаж работы менее одного года, проводятся на всей протяженности одного из участков работы локомотивных бригад в одном направлении, при маневровой работе – в течение половины смены. Перед проведением КП закрепленный машинист-инструктор проверяет все скоростемерные ленты или файлы данного машиниста за последний месяц работы, а также прослушивает (просматривает) 3 файла регламента переговоров или видеозаписи, если работа осуществлялась на локомотивах, оборудованных аудио-видео регистраторами.

9.3. КП с машинистами, имеющими стаж работы более одного года, проводятся:

9.3.1. в пассажирском, пригородном и грузовом видах движения на участке обслуживания не менее 100 км или не менее 3 часов работы после отправления со станции начала КП;

9.3.2. в маневровом, передаточном, хозяйственном и других вспомогательных видах движения – не менее 3 часов;

9.3.3. на производстве технологических «окон» - не менее 3 часов.

9.3.4. Сроки проведения КП: с машинистами без класса квалификации со стажем работы более года – один раз в четыре месяца, с машинистами 3 класса – один раз в 5 месяцев, с машинистами 2 класса – один раз в 6 месяцев, с машинистами 1 класса – один раз в 9 месяцев.

9.3.5. При переводе машиниста из одного вида движения в другой, а именно: из грузового движения в пассажирское (пригородное); из пассажирского (пригородного) или грузового движения в маневровое; из маневрового движения в грузовое или пассажирское (пригородное) в первые три месяца КП проводятся ежемесячно. При переводе со вспомогательного вида движения (маневровая работа под депо) подготовку выполнять как с кандидатом в машинисты в соответствии с разделом 8 настоящего

Положения, если машинист ранее не имел заключения в других видах движения.

9.3.6. Периодичность и продолжительность проведения КП с машинистами локомотивов при работе без помощника машиниста устанавливается в соответствии с пунктами 9.3.1- 9.3.4.

9.3.7. По результатам КП машинист-инструктор делает соответствующую запись в служебные формуляры машиниста и помощника машиниста и АРМ ТЧМИ. При отсутствии замечаний в служебном формуляре делается отметка «Замечаний по выполнению должностных обязанностей нет».

9.3.8. После проведения назначенных профилактических мероприятий с локомотивной бригадой результаты КП утверждаются заместителем начальника депо по эксплуатации в служебных формулярах и электронном виде.

10. Организация работы машинистов-инструкторов (по контролю на линии)

10.1. Основная задача машиниста-инструктора (по контролю на линии) – это проведение ЦПр, ЦП с машинистами, находящимися в группе риска, проведение ЦП в первый месяц самостоятельной работы с машинистами локомотивов со стажем работы менее года (в удаленных пунктах допускается проведение ЦП силами прикрепленных машинистов-инструкторов).

10.2. В конце каждого месяца (не позднее 30 числа) заместитель начальника депо по эксплуатации на основании сформированной группы риска работников локомотивных бригад и количества машинистов со стажем работы менее года планирует машинистам-инструкторам (по контролю на линии) проведение ЦП с учетом их равномерного распределения в течение месяца. Задание по проведению ЦП включается в план-график работы машиниста-инструктора (по контролю на линии), и его выполнение контролируется заместителем начальника депо по эксплуатации.

10.3. Заместителем начальника депо по эксплуатации распределение выполнения ЦП между машинистами-инструкторами (по контролю на линии) может изменяться в зависимости от подготовки локомотивных бригад.

10.4. Перед проведением ЦП машинист-инструктор (по контролю на линии) ознакомливается с причинами отнесения машиниста локомотива к той или иной категории групп риска.

10.5. При проведении ЦП оценивается качество выполненной профилактической работы с локомотивной бригадой с дальнейшим представлением отчета заместителю начальника депо по эксплуатации.

10.6. После проведения ЦП машинист-инструктор (по контролю на линии) в 3-х суточный срок представляет заместителю начальника депо по эксплуатации и закрепленному машинисту-инструктору отчет с результатами проведенной работы. В данном отчете оценивается уровень подготовки работников локомотивных бригад, отмечается устранение ранее выявленных нарушений (или их повтор), даются предложения по дальнейшей работе локомотивной бригады.

10.7. Результаты выполненной работы отражаются в формулярах работников локомотивных бригад и АРМ ТЧМИ машиниста-инструктора (по контролю на линии).

11. Организация проведения целевых проверок

11.1. Основная задача организации и проведения ЦПр – это контроль выполнения работниками, связанными с движением поездов, своих обязанностей и требований нормативных документов по обеспечению безопасности движения поездов.

11.2. ЦПр проводятся в соответствии с приказом начальника депо о проведении ЦПр, издаваемым до начала отчетного месяца. Для проведения ЦПр в ночное время привлекаются 2 машиниста-инструктора.

11.3. Для каждого машиниста-инструктора назначаются по 3 ЦПр в месяц, из числа которых одна должна быть выполнена в ночное время.

11.4. Для машинистов-инструкторов (по контролю на линии) устанавливается не менее 4-х ЦПр, из которых 2 должны быть выполнены в ночное время.

11.5. По усмотрению заместителя начальника депо по эксплуатации разрешается совмещать ЦПр с КП.

11.6. Продолжительность ЦПр – не менее 3-х часов. В приказе о проведении ЦПр указывается конкретный участок, вид деятельности, время проверки, а также перечень вопросов, подлежащих контролю во время их выполнения.

11.7. В ходе проведения ЦПр в обязательном порядке осуществляется контроль за выполнением:

11.7.1. регламента служебных переговоров всеми участниками перевозочного процесса;

11.7.2. порядка подъезда локомотивных бригад к светофору с запрещающим показанием;

11.7.3. технического обслуживания локомотива локомотивной бригадой.

11.8. По итогам ЦПр машинисты-инструкторы в суточный срок с момента прибытия в депо вносят данные проверки в АРМ ТЧМИ, а выходная

форма отчета утверждается заместителем начальника депо по эксплуатации и сдается в отдел эксплуатации для организации проведения профилактической работы.

11.9. Результаты ЦПр рассматриваются на производственных совещаниях локомотивных бригад по безопасности движения с выборочным заслушиванием личных объяснений работников депо, допустивших нарушения при выполнении своих обязанностей.

12. Порядок взаимодействия командно-инструкторского состава

12.1. В конце каждого месяца (не позднее 25 числа) машинисты-инструкторы составляют перечень ЦП с машинистами, отнесенными в группу риска. Заместитель начальника депо по эксплуатации не позднее 30 числа распределяет машинистам-инструкторам (по контролю на линии) необходимое количество поездок с машинистами, находящимися в группе риска. Также составляется перечень вопросов для ЦПр.

12.2. Машинист-инструктор или машинист-инструктор (по контролю на линии) в суточный срок делает записи о выполненной работе в АРМ ТЧМИ и служебных формулярах машиниста и помощника машиниста. Результаты КП утверждаются заместителем начальника депо по эксплуатации с отметкой в АРМ ТЧМИ, а также в служебном формуляре машиниста и помощника машиниста локомотива.

12.3. Машинист-инструктор письменно извещает руководителя депо при наличии следующих замечаний, выявленных при проведении КП, ЦПр, ЦП и т.д.: приведение локомотива в движение без команды руководителя работ, невыполнение регламента переговоров при следовании к запрещающему сигналу, превышение скорости, отсутствие проверки действия тормозов в пути следования, управление из задней кабины, отвлечение от управления локомотивом. При выявлении вышеуказанных нарушений машинист-инструктор обязан обеспечить сопровождение локомотивной бригады до пункта смены. С локомотивной бригадой, допустившей данные нарушения, под председательством начальника депо проводится разбор, с участием председателя (представителя) соответствующей первичной профсоюзной организации. По результатам разбора начальник депо вправе принять решение о направлении работников, данной локомотивной бригады, на внеочередную аттестацию в соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 11 июля 2012 года № 231.

12.4. Также на внеочередную аттестацию может быть направлен работник при наличии следующих нарушений:

12.4.1. отключение или вмешательство в работу исправно действующих приборов безопасности;

12.4.2. отсутствие контроля за давлением в ТМ и ПМ локомотива и поезда;

12.4.3. нарушения порядка смены кабин управления;

12.4.4. нарушения порядка закрепления локомотива и подвижного состава;

12.4.5. нарушения порядка следования по неправильному пути;

12.4.6. нарушение регламента служебных переговоров при следовании по некодированным путям.

12.5. Остальные нарушения, выявленные в работе локомотивной бригады, не требуют немедленного принятия мер (меры принимаются только при повторяемости указанных замечаний).

12.6. Использование машиниста-инструктора в качестве машиниста локомотива разрешается не более одного раза в месяц, при этом к машинисту-инструктору применяются все требования по оформлению, получению и сдаче маршрута машиниста и скоростемерной ленты, а также прохождения предрейсового медицинского осмотра и послерейсовой алкометрии, как для локомотивной бригады. При этом совместная работа двух машинистов-инструкторов запрещена.

13. Организация отчетов машинистов-инструкторов

13.1. Ежедекадно заместитель начальника депо по эксплуатации проводит выборочную проверку машинистов-инструкторов с последующим докладом начальнику депо.

13.2. Машинисты-инструкторы по результатам работы отчитываются:

13.2.1. Начальнику депо до 5 числа месяца, следующего за отчетным, ежемесячно, отчет оформляется протоколом;

13.2.2. Первому заместителю начальника дирекции (при отсутствии должности в составе дирекции – заместителю начальника дирекции по эксплуатации) до 20 числа месяца, следующего за отчетным периодом, ежеквартально, отчет оформляется протоколом;

13.2.3. Начальнику региональной дирекции тяги по результатам работы за полугодие и год до 20 числа месяца, следующего за отчетным периодом, отчет оформляется протоколом.

13.3. Оценка машинистов-инструкторов проводится на основании рейтинга их работы, который составляется по следующим критериям:

13.3.1. события, допущенные по ответственности локомотивных бригад;

13.3.2. отказы технических средств всех категорий по вине локомотивных бригад;

13.3.3. технологические нарушения по ответственности локомотивных бригад;

13.3.4. нарушения, выявленные при расшифровке лент скоростемеров и электронных носителей информации, по ответственности машиниста;

13.3.5. нарушения, выявленные при расшифровке лент скоростемеров и электронных носителей информации, по ответственности машиниста, допущенные машинистами со стажем работы менее года;

13.3.6. нарушения режимов эксплуатации локомотивов;

13.3.7. нарушения регламента переговоров у работников локомотивных бригад;

13.3.8. средний балл АСПТ у работников локомотивных бригад.

13.4. Расчет рейтинга ведется из условия соотношения критериев, указанных в пункте 13.3., к количеству машинистов в колонне у машиниста-инструктора.

13.5. Порядок отчета машинистов-инструкторов у начальника депо.

На отчете присутствуют заместители начальника депо по эксплуатации, по кадрам и социальным вопросам, начальники оборотных депо и причастные инженерно-технические работники (старший нарядчик, заведующий локомотивными бригадами, специалист по охране труда, старший техник-расшифровщик, психолог (по согласованию), начальник отдела эксплуатации, инженер отдела эксплуатации, курирующий вопрос работы машинистов-инструкторов локомотивных бригад, председатель профсоюзного комитета (по согласованию).

Руководители и специалисты депо докладывают по кругу обязанностей о работе машинистов-инструкторов:

заместитель начальника депо по эксплуатации – о выполнении решений предыдущего отчета, качестве работы машинистов-инструкторов и выполнению ими должностных нормативов и о рейтинговой оценке;

заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам – о состоянии трудовой и производственной дисциплине, оформлении документов, выполнении плана постановки помощников машиниста на должность машиниста, повышении класса квалификации, прохождении ежегодных медицинских осмотров, предоставлении отпусков;

начальник отдела эксплуатации – о своевременности предоставления отчетов, результатов выезда на линию, проведения инструктажей по безопасности движения поездов и изменениям в ТРА станций обслуживания;

специалист по охране труда – о результатах проверок журналов инструктажа локомотивных бригад, об обеспечении работников локомотивных бригад спецодеждой, спецобувью и средствами индивидуальной защиты, о выявленных машинистами-инструкторами

нарушений правил и инструкций по охране труда локомотивными бригадами;

начальник резерва локомотивных бригад (старший нарядчик локомотивных бригад) – о достоверности внесенных данных по локомотивным бригадам в АРМ ТЧМИ и проблемных вопросах в эксплуатационной работе;

старший техник по расшифровке лент скоростемеров – о количестве нарушений, выявленных по результатам расшифровки скоростемерных лент и электронных носителей информации, и качестве расследования лент машинистами-инструкторами;

психолог – о сроках прохождения периодического психофизиологического обследования работников локомотивных бригад и диагностики функционального состояния, о случаях (при их наличии) формирования локомотивных бригад без согласования со специалистом НУЗ ОАО «РЖД».

На отчете в первую очередь заслушиваются машинисты-инструкторы, имеющие наиболее низкую рейтинговую оценку.

Руководителем, принимающим отчет, работа машиниста-инструктора за отчетный период может быть принята или оценена неудовлетворительно.

Работа машиниста-инструктора оценивается неудовлетворительно в следующих случаях:

при наличии события, произошедшего по вине работника локомотивной бригады прикрепленной колонны, и отсутствия при этом профилактических мер со стороны машиниста-инструктора;

при наличии нарушений сроков или невыполнения КП без уважительной причины;

при наличии фактов искажения отчетных данных о результатах работы; невыполнение запланированной работы или предписаний без уважительных причин.

Оценка машиниста-инструктора зависит от качества профилактической работы с локомотивными бригадами и принятия мер по выявленным нарушениям.

Оценка работы машиниста-инструктора (по обучению) зависит от количества случаев событий и отказов технических средств, допущенных по вине работников локомотивных бригад, от качества обучения и подготовки локомотивных бригад.

Оценка работы машиниста-инструктора (по автотормозам) зависит от результатов нарушений, выявленных при расшифровке скоростемерных лент или электронных носителей информации и организации в депо профилактической работы по минимизации этих нарушений.

Оценка работы машиниста-инструктора (по контролю на линии) зависит от повторяемости нарушений локомотивными бригадами, выявленных после проведенной ЦП и допуска машиниста локомотива к работе, если такие нарушения не были выявлены во время данной поездки.

Оценка работы машиниста-инструктора (по теплотехнике) зависит от результатов работы депо по экономии ТЭР и организации в депо профилактической работы по снижению расходов ТЭР.

По результатам работы машиниста-инструктора в отчете за месяц и протоколе указывается оценка «удовлетворительно» или «неудовлетворительно». В случае, если работа оценена «неудовлетворительно», в отчете указывается причина.

Машинист-инструктор, получивший в течение квартала дважды неудовлетворительную оценку или трижды по итогам работы за год, проходит квалификационное собеседование в комиссии под председательством начальника региональной дирекции тяги.

13.6. Основной целью проведения отчета машинистов-инструкторов у первого заместителя начальника дирекции является подведение итогов профилактической работы по обеспечению безопасности движения поездов за отчетный период (квартал), а также проверка выполнения машинистами-инструкторами своих должностных обязанностей, требований действующих нормативных документов ОАО «РЖД» и принципиальности оценки их работы руководителями депо.

На отчете машинистов-инструкторов присутствуют начальник отдела (сектора) безопасности движения и ревизоры дирекции (при наличии в штате дирекции) или работники дирекции, на которых возложена функция организации работы машинистов-инструкторов, с подробным анализом работы каждого машиниста-инструктора, а также заместители начальника депо по эксплуатации и свободные от работы машинисты-инструкторы. В обязательном порядке на отчете обязаны присутствовать машинисты-инструкторы, признанные худшими по результатам проведенных отчетов под председательством начальников депо, а также машинисты-инструкторы (по автотормозам).

Заместитель начальника депо производит обзорный доклад (15-30 мин.) по работе депо и каждого машиниста-инструктора за отчетный период, отдельно отмечает работу машинистов-инструкторов, вновь назначенных и проработавших менее года. В конце своего доклада заместитель начальника депо предлагает кандидатуры машинистов-инструкторов для заслушивания.

В обязательном порядке от каждого депо должны быть заслушаны машинисты-инструкторы, получившие неудовлетворительную оценку

работы в отчетном периоде, а также находящиеся в критическом и предкритическом уровне риска по безопасности движения поездов.

По итогам отчетов машинистов-инструкторов при отсутствии замечаний по отчету от ревизоров дирекции (при наличии в штате) первый заместитель начальника дирекции тяги назначает профилактические меры по каждому машинисту-инструктору (вплоть до освобождения от занимаемой должности) и оценивает роль руководителей депо в профилактической работе по безопасности движения поездов.

13.7. Отчетом машинистов-инструкторов у начальника дирекции подводятся итоги профилактической работы за полугодовой и годовой период в вопросах обеспечения безопасности движения поездов.

На отчете присутствуют начальники депо, все свободные от исполнения должностных обязанностей машинисты-инструкторы (по автотормозам в обязательном порядке).

В зависимости от местных условий допускается проведение отчетов посредством аудио-видеосвязи с участием всех причастных руководителей и специалистов.

Перед началом отчета руководитель дирекции производит краткий доклад по работе дирекции за отчетный период с подробным изложением наиболее грубых нарушений безопасности и существующих узких мест в обеспечении безопасности движения, на которые необходимо обратить внимание. В завершении своего доклада начальник дирекции доводит до участников совещания регламент его проведения и очередность отчетов руководителей депо.

В ходе проведения отчета заслушиваются все руководители депо и машинисты-инструкторы, получившие неудовлетворительные оценки своей работы за отчетный период, а также машинисты-инструкторы (по автотормозам) эксплуатационных локомотивных депо, в которых локомотивные бригады допустили рост нарушений по управлению тормозами.

Регламентом проведения отчета с целью передачи передового опыта работы предусматривается выступление 2-3 машинистов-инструкторов, достигших в своих колоннах низкого уровня риска возникновения событий.

В завершающей части начальник дирекции подводит итоги отчета машинистов-инструкторов, производит оценку эффективности принятых мер на предыдущем отчете и намечает мероприятия по устранению системных нарушений, допущенных руководителями депо, машинистами-инструкторами, выявленных им лично.

Отчет машинистов-инструкторов у начальника дирекции считается проведенным удовлетворительно при выполнении всех поставленных задач и

принятых конкретных управленческих решений, направленных на обеспечение безопасности движения.

14. Порядок ведения документации

14.1. Порядок организации работы машиниста (наставника) по подготовке кандидатов на должность машиниста локомотива осуществляется в соответствии с Приложением № 1.

14.2. Порядок организации профилактической работы с локомотивными бригадами (формирование групп риска) осуществляется в соответствии с Приложением № 2.

14.3. Порядок организации работы по выдаче паспорта доверия машинисту осуществляется в соответствии с Приложением № 3.

14.4. Для планирования работы в соответствии с требованиями настоящего Положения составляется план-график работы машиниста-инструктора. Формы плана-графика работы машиниста-инструктора на месяц и отчета машиниста-инструктора по итогам работы за месяц приведены в Приложении № 4. Отчет по итогам работы за месяц составляется инженером отдела эксплуатации и передается начальнику эксплуатационного локомотивного депо. После отчета машинистов-инструкторов отчет с оценкой работы хранится у инженера отдела эксплуатации.

Формами отчета машинистов-инструкторов являются:

- «План-график работы машиниста-инструктора на месяц» заполняется в АРМ ТЧМИ.

- «Отчет машиниста-инструктора по итогам работы прикрепленной колонны локомотивных бригад за месяц (квартал, полугодие, год)» заполняется в АРМ ТЧМИ, бумажный вариант распечатывается и подписывается машинистом-инструктором для отчета;

- «Журнал по учету работы машиниста-инструктора» заполняется в АРМ ТЧМИ;

- «Доклад по результатам целевых проверок» заполняется в АРМ ТЧМИ.

14.5. Форма отчета машиниста-инструктора о результатах ЦПр приведена в Приложении № 5.

14.6. Форма и порядок ведения служебных формуляров приведены в Приложении № 6.

14.7. Формы документов, необходимых для назначения кандидата машинистом локомотива, приведены в Приложении № 7.

14.8. Форма и порядок ведения технического формуляра приведены в Приложении № 8.

14.9. При оформлении документации по работе локомотивных бригад

в служебных и технических формулярах, бланках заключений и отчетах машинист-инструктор заверяет подпись личным штампом. Форма личного штампа машиниста-инструктора приведена в Приложении № 9.

14.10.Порядок ведения и оформления документации при организации работы с группой риска работников локомотивных бригад приведен в Приложении № 10.

Приложение № 1
к Положению о машинисте-инструкторе
локомотивных бригад Дирекции тяги

Порядок организации работы машиниста (наставника) по подготовке кандидатов на должность машиниста локомотива

1. Для подготовки локомотивных бригад в каждой колонне по представлению машиниста-инструктора назначаются машинисты (наставники) из числа машинистов, обладающих необходимыми деловыми качествами.

2. Машинист (наставник) должен иметь 1-й, 2-й класс квалификации. Допускается машинист (наставник) с 3-им классом квалификации в маневровом, грузовом и хозяйственном видах движения. Список машинистов (наставников) формирует машинист-инструктор и утверждает начальник депо.

3. Количество машинистов (наставников) в каждой колонне определяется исходя из местных условий, и должно быть достаточным для подготовки кандидатов в машинисты.

4. Машинист (наставник) в соответствии с выданными заключениями проводит кандидату в машинисты практическое обучение вождению поездов или выполнению маневровой работы.

5. При закреплении кандидатов для подготовки в машинисты к машинисту, работающему без помощника машиниста, доплата за работу без помощника машиниста не снимается.

6. Допущенные нарушения при обучении кандидатов в машинисты регистрируются в журналах ТУ-133 №№ 2, 2А, 3, 4 с соответствующей пометкой «Работа выполнена кандидатом в машинисты». Мера ответственности машиниста (наставника) в этом случае определяет закрепленный машинист-инструктор по согласованию с заместителем начальника депо по эксплуатации.

7. По итогам обучения машинистом (наставником) подготавливается письменная рекомендация и представляется закрепленному машинисту-инструктору.

8. Оценка машинисту (наставнику) дается также в установленном порядке машинистом-инструктором закрепленной колонны по результатам самостоятельной работы подготовленного им машиниста по истечению 3-х месяцев. При оценке учитывается отсутствие нарушений, допущенных машинистом в течение указанного периода:

8.1. приведение локомотива в движение без команды руководителя маневров;

- 8.2. невыполнение регламента переговоров при следовании к запрещающему сигналу;
- 8.3. превышение установленной скорости;
- 8.4. отсутствие проверки действия тормозов на эффективность;
- 8.5. управление из задней кабины;
- 8.6. отвлечение от управления локомотивом;
- 8.7. прерывание автостопного торможения;
- 8.8. отправление с выключенными устройствами безопасности;
- 8.9. неправильные действия машиниста в случаях, если тормозной путь при проведении проверки тормозов на эффективность в пути следования превышает нормативный;
- 8.10. вмешательство в работу устройств безопасности;
- 8.11. отсутствие проверки целостности тормозной магистрали путем постановки ручки управляющего органа крана машиниста в 1 положение;
- 8.12. отказ технических средств по вине машиниста локомотива.

Приложение № 2
к Положению о машинисте-инструкторе
локомотивных бригад Дирекции тяги

Порядок организации профилактической работы с локомотивными бригадами (формирование групп риска)

1. Для организации работы с группами риска по депо издается ежемесячный приказ о внесении работников локомотивных бригад в группу риска.

2. В группы риска включаются работники локомотивных бригад, допустившие по итогам работы за месяц нарушения требований нормативных документов при выполнении своих должностных обязанностей.

В срок до 25 числа месяца перед отчетным, начальником отдела эксплуатации по представленным данным от ответственных работников (машинист-инструктор по автотормозам, машинист-инструктор по теплотехнике, машинист-инструктор по обучению и т.д.), формируется список кандидатов для включения их в группу риска и передается заместителю начальника депо по кадрам и социальным вопросам для утверждения приказом по депо.

3. Для организации работы с группой риска машинистами-инструкторами прикрепленных колонн разрабатываются индивидуальные планы проведения профилактических мероприятий применительно к конкретному критерию нарушений и каждому работнику, вошедшему в группы риска, и утверждаются начальником депо или его заместителем по эксплуатации.

4. План профилактических мероприятий может содержать:

4.1. проведение технических занятий по изучению нормативных документов, определяющих выполнение должностных обязанностей по кругу ведения вопросов с последующей проверкой знаний;

4.2. изучение технологических процессов, регламентирующих организацию работы локомотивных бригад;

4.3. отработку практических навыков на тренажерах или действующих локомотивах;

4.4. проведение ЦП, по результатам которых определяется компетентность работника в соответствии с занимаемой должностью;

4.5. ЦП считается выполненной, если достигнуты результаты в соответствии с выданным заданием.

5. План профилактических мероприятий разрабатывается на период времени, необходимого для устранения несоответствий.

6. Группы риска формируются по следующим критериям:

6.1. По результатам расшифровки скоростемерных лент и электронных носителей информации:

- однократное грубое нарушение;
- однотипные нарушения, допущенные 2 и более раз в течение месяца;
- 3 нарушения по вине локомотивной бригады, не относящиеся к разряду грубых, в течение месяца.

6.1.1. К грубым нарушениям относятся:

- нарушение порядка подъезда к светофорам с запрещающим показанием;
- нарушение установленных скоростей движения;
- выключение исправно действующих устройств безопасности при следовании к светофорам с запрещающим показанием;
- прерывание автостопного торможения;
- следование на повышенном (пониженном) зарядном давлении в тормозной магистрали;
- нарушения локомотивной бригадой при оказании помощи остановившемуся поезду на перегоне;
- применение полного служебного торможения при следовании к светофору с запрещающим показанием;
- невыполнение установленного порядка опробования или проверки действия тормозов в пути следования;
- управление локомотивом из задней кабины;
- отправление с выключенными устройствами безопасности;
- исправление записей на носителях информации и их порча;
- зажигание белого огня вместо красного кнопкой «выключения красного» на кодированных участках пути;
- неправильные действия машиниста в случаях, если тормозной путь при проведении опробования тормозов на эффективность в пути следования превышает нормативный;
- отключение или вмешательство в работу устройств и систем безопасности;
- отсутствие проверки целостности тормозной магистрали путем постановки ручки управляющего органа в 1 положение.

Начальником эксплуатационного локомотивного депо совместно с машинистами-инструкторами закрепленных колонн определяются направления проведения профилактической работы, которая может включать в себя следующие мероприятия:

- дополнительные практические занятия на тренажерных комплексах и действующих локомотивах;

- дополнительные технические занятия по изучению нормативных документов ОАО «РЖД», МПС и Минтранса России;
- выборочную проверку скоростемерных лент и электронных носителей информации работника, находящегося в данной группе риска;
- прохождение внеочередной проверки знаний в автоматизированной системе АСПТ.

6.2. По нарушениям установленного регламента служебных переговоров при следовании на запрещающее показание светофора или двум однотипным нарушениям в течение месяца посредством прослушивания стационарных регистраторов, в режиме реального времени и в ходе проведения ЦПр, а также файлов РПЛ-2МВ и КВАРЦ.

С локомотивными бригадами, включенными в группу риска по данному критерию, может проводиться следующая работа:

- дополнительные технические занятия по изучению требований приложения № 20 Инструкции по движению поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации;
- практические занятия по отработке навыков ведения установленного регламента служебных переговоров в лингафонных кабинетах или тренажерных комплексах;
- назначение внеочередной проверки знаний в системе АСПТ.

6.3. По техническому обучению при условии невыполнения двух и более следующих критериев

- непосещение технических занятий и по результатам отчетного периода несдача зачетов по пройденным темам;
- несдача зачетов по пройденным темам при самоподготовке в Системе Дистанционного Обучения за 2 месяца и более;
- непосещение технических занятий работниками со стажем работы менее года;
- непрохождение проверки знаний в автоматизированной системе АС ГРАТ по знанию ТРА станций обслуживаемых участков;
- непрохождение обязательных практических занятий на тренажерных комплексах и действующих локомотивах;
- непрохождение проверки знаний в автоматизированной системе АСПТ по темам технической учебы.

С работниками, находящимися в данной группе риска, проводятся следующие мероприятия:

- проведение индивидуальных технических занятий для повторного изучения пройденных тем в течение 6 часов с последующей сдачей письменных зачетов;

- проведение практических занятий по темам, определенным тематическими планами в течение времени, отведенного на отработку данных вопросов;
- прохождение внеплановой проверки знаний в автоматизированной системе АСПТ.

6.4. По перерасходу ТЭР, не менее 5 машинистов каждого вида тяги, допустивших максимальный перерасход по депо, на основании отчетных данных вывесных таблиц Корпоративного информационного хранилища «Локомотивные парки» КИХ ЛП.

В целях исключения нарушений в план мероприятий могут включаться следующие профилактические меры:

- ЦП;
- изучение режимных карт обслуживаемых участков;
- отработка навыков вождения поездов и управления тормозами на тренажерных комплексах;
- изучение особенностей эксплуатации подвижного состава, влияющих на экономию ТЭР;
- проведение собеседования в комиссии начальника эксплуатационного локомотивного депо.

6.5. По допущенным случаям событий, отказов технических средств по ответственности работников локомотивных бригад (зарегистрированных в автоматизированных системах АС РБ, КАСАНТ).

С работниками, допустившими случаи событий и отказов технических средств, может проводиться следующая работа:

- проведение дополнительных технических занятий по изучению конструкции локомотива, электрической схемы и особенностей эксплуатации подвижного состава;
- проведение дополнительных практических занятий на действующем локомотиве или тренажерном комплексе;
- прохождение внеплановой проверки знаний в автоматизированной системе АСПТ;
- проведение собеседования в комиссии начальника эксплуатационного локомотивного депо.

6.6. В группу риска могут быть отнесены работники локомотивных бригад по результатам проведения КП, ЦПр и другой профилактической работы, в том числе при выявлении замечаний указанных в пунктах 12.3, 12.4.

7. По результатам профилактических мероприятий машинист-инструктор прикрепленной колонны сообщает о готовности локомотивной бригады к дальнейшей работе заместителю начальника депо по

эксплуатации. После чего выполняется ЦП машинистом-инструктором (по контролю на линии) для определения практических навыков машиниста и устранении замечаний, по которым он был включен в группу риска.

8. Если замечания по включению в группу риска не требуют выполнения ЦП, решение о выходе из группы риска принимает начальник депо совместно с закрепленным машинистом-инструктором.

9. Вся профилактическая работа с локомотивными бригадами планируется и учитывается в дневнике выполнения мероприятий.

10. Дважды в месяц (в конце второй и четвертой недели месяца) работник представляет данный дневник машинисту-инструктору прикрепленной колонны для контроля за ходом выполнения назначенных мероприятий.

11. О проводимой профилактической работе машинисты-инструкторы еженедельно докладывают заместителю начальника депо по эксплуатации.

12. По результатам выполнения профилактических мероприятий с работниками локомотивных бригад, определения их результативности и проведенного собеседования руководителей депо с данным работником издается приказ начальника эксплуатационного локомотивного депо о выводе работника из группы риска.

13. Дневник выполнения мероприятий сдается машинисту-инструктору прикрепленной колонны, который хранит его в течение года.

14. При повторном включении в группу риска с идентичными нарушениями работник локомотивной бригады лишается предупредительного талона по безопасности движения.

15. Если в установленный срок работник локомотивной бригады не прошел намеченную с ним профилактическую работу без уважительной причины, то с данным работником под председательством начальника депо проводится разбор, с включением в состав комиссии председателя (представителя) соответствующей первичной профсоюзной организации, с определением возможности использования его в занимаемой должности.

Приложение № 3
к Положению о машинисте-инструкторе
локомотивных бригад Дирекции тяги

Порядок организации работы по выдаче паспорта доверия машиниста

1. В рамках оценки качества работы машиниста локомотива устанавливаются требования для выдачи паспорта доверия по следующим критериям:

- 1.1. стаж работы в должности машиниста не менее 3 лет;
- 1.2. наличие класса квалификации;
- 1.3. отсутствие дисциплинарных взысканий в течение истекшего календарного года;
- 1.4. отсутствие событий и отказов технических средств по ответственности машиниста в течение истекшего календарного года;
- 1.5. наличие зеленых предупредительных талонов по безопасности движения и охране труда в течение истекшего календарного года;
- 1.6. отсутствие нарушений, выявленных при расшифровке скоростемерных лент или электронных носителей параметров движения, в течение истекшего календарного года по ответственности машиниста;
- 1.7. отсутствие нарушений режимов эксплуатации локомотивов в течение истекшего календарного года;
- 1.8. наличие не более 10 технологических нарушений в течение истекшего календарного года по ответственности машиниста;
- 1.9. экономия ТЭР по результатам каждого квартала истекшего календарного года;
- 1.10. отсутствие замечаний по ЦПр в течение истекшего календарного года в соответствии пунктами 11.7
- 1.11. отсутствие замечаний при проведении КП в течение истекшего календарного года в соответствии пунктами 12.3-12.4
- 1.12. машинистов, работающих при депо, к учету для выдачи паспорта доверия не принимать.

2. Порядок выдачи паспорта доверия:

2.1. Для определения кандидатов для выдачи паспорта доверия в эксплуатационном локомотивном депо создается комиссия в составе:

председатель – начальник депо;

члены комиссии – заместитель начальника депо по эксплуатации, главный инженер, заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам, председатель первичной профсоюзной организации, машинисты-

инструкторы представляемых кандидатов, начальник отдела эксплуатации, специалист по охране труда.

2.2. Закрепленный машинист-инструктор готовит представление на кандидатов в соответствии с критериями пункта 1 Приложения № 3 настоящего Положения, согласовывает их с машинистами-инструкторами (по автотормозам, обучению, теплотехнике) и передает начальнику отдела эксплуатации для представления в комиссию до 25 января текущего года.

2.3. Комиссия определяет, каким машинистам могут быть выданы паспорта доверия. Решение комиссии оформляется протоколом. Паспорт доверия выдается на текущий календарный год в течение 10 рабочих дней после решения, принятого комиссией. После чего машинист-инструктор проводит КП на полный участок обслуживания или на половину смены на маневрах с продлением срока действия на 1 год. В случае, если КП до этого проводилась в текущем году, то повторное ее проведение не требуется.

3. Действие паспорта доверия прекращается в следующих случаях:

3.1. окончание срока действия;

3.2. допущенное машинистом нарушение, после которого он должен быть включен в группу риска согласно Приложению № 2 настоящего Положения;

3.3. сокрытие нарушения машинистом;

3.4. ходатайство машиниста-инструктора.

4. При наличии паспорта доверия машинисту:

4.1. КП выполняется 1 раз в год;

4.2. подлежат расшифровке только 20% скоростемерных лент и электронных носителей информации ежемесячно по указанию заместителя начальника депо по эксплуатации или машиниста-инструктора прикрепленной колонны;

5. Ответственность машиниста, имеющего паспорт доверия.

5.1. Машинист, получивший паспорт доверия, в случае нарушения им требований нормативных документов обязан лично доложить машинисту-инструктору о характере и времени нарушения. Машинист-инструктор определяет причины нарушения и его последствия. После чего докладывает заместителю начальника депо по эксплуатации с предложениями по данному машинисту. При необходимости готовит ходатайство об изъятии паспорта доверия.

5.2. Комиссия, оговоренная в пункте 2.1. приложения № 3 к настоящему Положению, рассматривает ходатайство машиниста-инструктора в течение 3 рабочих дней и принимает решение об оставлении паспорта доверия или прекращении его действия.

5.3. Если нарушение машиниста, имеющего паспорт доверия, было выявлено без получения информации от самого машиниста, то паспорт доверия аннулируется решением комиссии.

5.4. Форма паспорта доверия машинисту:

<i>ПАСПОРТ ДОВЕРИЯ</i> ТЧЭ _____ Дирекция _____	Паспорт доверия выдан машинисту (Ф.И.О.) Данный документ подтверждает качество работы машиниста и гарантирует 100% выполнение им должностных обязанностей. Срок действия паспорта доверия «_____» _____ 20__ г.
---	---

Приложение № 4
к Положению о машинисте-инструкторе
локомотивных бригад Дирекции тяги

Согласовано:
Заместитель начальника
депо по эксплуатации

Утверждаю:
Начальник депо

«__» _____ 20__ г.

«__» _____ 20__ г.

ПЛАН-ГРАФИК РАБОТЫ
машиниста-инструктора
на _____ 20__ г.
(месяц)

1. Работа на линии:

1.1. КП, КЗП

Фамилия машиниста, пом. машиниста	Дата предшествующей КП или КЗП	Планируемое проведение	Фактическое выполнение

1.2. Другие виды профилактической работы на линии:

Вид работы	Место проведения (участок)	Дата запланированного мероприятия	Фактическое выполнение
ЦПр в дневное время			
ЦПр в ночное время			

ЦП работников): 			
--------------------------------	--	--	--

2. Работа в расположении депо:

Проведение технических занятий с работниками локомотивных бригад по плану (тема №) 	Дата, план	Дата выполнения
Проведение практических занятий с работниками локомотивных бригад по плану (фамилия, дата, тема) 	№ недели, план	Дата выполнения
Проведение дополнительных индивидуальных занятий с работниками локомотивных бригад (фамилия машиниста, пом. машиниста, вид – практические, теоретические) 	№ недели, план	Дата выполнения

Дополнительные вопросы для машинистов-инструкторов:

По автотормозам 	№ недели, план	Дата выполнения
-----------------------------	----------------	-----------------

По теплотехнике	№ недели, план	Дата выполнения

Корректировка плана работы машиниста-инструктора: _____ _____ _____
--

Согласовано:
Заместитель начальника
депо по эксплуатации

Утверждаю:
Начальник депо

«__» _____ 20__ г.

«__» _____ 20__ г.

ПЛАН-ГРАФИК РАБОТЫ
машиниста-инструктора (по контролю на линии)
на _____ 20__ г.
(месяц)

1. Работа на линии:

1.1. ЦП

Фамилия машиниста	Планируемое проведение	Фактическое выполнение

1.2. Другие виды профилактической работы на линии:

Вид работы	Место	Дата	Фактическое
------------	-------	------	-------------

Электронная подпись. Подписал: Краснощек А.А.
№707/р от 09.04.2018

	проведения (участок)	запланированного мероприятия	выполнение
ЦПр в дневное время			
ЦПр в ночное время			

Корректировка плана работы машиниста-инструктора:

ОТЧЕТ

машиниста-инструктора по итогам работы

за _____ 20__ г.

(месяц, квартал)

№ п/п	Содержание	Кол-во за отчетный период
1	Количество закрепленных локомотивных бригад	
2	Из них со стажем работы машиниста менее 1 года	
3	Запланировано КЗП/Выполнено КЗП	/
4	Запланировано КП/Выполнено КП	/
5	Допущено к дальнейшей работе по итогам КП	
6	Выдано предписаний по результатам КП	
6.1	В том числе дополнительных индивидуальных занятий	
6.2	В том числе собеседований	
6.3	В том числе назначено зачетов	
6.4	В том числе назначено ЦП	
6.5	В том числе изменен состав локомотивной бригады	
7	Проведено ЦПр	
8	Выявлено замечаний при проверках	
9	Привлечено к ответственности всего (чел.)/Изъято предупредительных талонов № 1 и № 2, всего	/

10	Проведено технических занятий с работниками локомотивных бригад	
11	Проведено практических занятий с локомотивными бригадами: по устранению неисправностей на локомотиве /по действиям в нестандартных ситуациях	/
12	Проведено индивидуальных занятий с работниками локомотивных бригад	
13	Допущено случаев событий по вине работников локомотивных бригад	
14	Допущено случаев производственного травматизма в колонне	
15	Допущено случаев прогулов	
16	Допущено случаев отстранения на ПРМО работников локомотивных бригад по признакам алкогольного опьянения	
17	Повысили класс квалификации/Сдали экзамены на право управления	/
18	Показатели расхода ТЭР («+» экономия, «-» «пережог»)	
19	Количество машинистов с экономией ТЭР/с пережогом ТЭР	/
Работа принята: _____ (_____) «__» _____ 20__		
Работа не принята: _____ (_____) «__» _____ 20__		
Предписание машинисту-инструктору: _____ _____		
Предписание выполнено (не выполнено) _____ Работа принята (не принята): _____ (_____) " __ " _____ 20__		

ОТЧЕТ

машиниста-инструктора (по контролю на линии) итогам работы

за _____ 20__ г.

(месяц, квартал)

№ п/п	Содержание	Кол-во за отчетный период
1	Количество выполненных ЦП	
2	Из них со стажем работы машиниста менее 1 года	
3	Допущено к дальнейшей работе по итогам ЦП	
4	Выдано предписаний по результатам ЦП	
5	Количество выявленных нарушений по результатам ЦП	
6	Количество проведенных ЦПр (план/факт)	
6.1	Количество выявленных замечаний	
6.2	Количество выявленных нарушений выполнения установленного регламента служебных переговоров	
6.3	Количество выявленных нарушений порядка подъезда к запрещающим сигналам	
7.	Привлечено к ответственности всего (чел.)/Изъято предупредительных талонов № 1 и № 2, всего	

Приложение № 5
к Положению о машинисте-инструкторе
локомотивных бригад Дирекции тяги

Доклад о результатах целевой проверки

Проведенной «__» _____ 20__ г. с __ час. до __ час.

№ п/п	Врем я	Перечень проверяемых вопросов	Место проведения проверки	Выявленные замечания, нарушения, отклонения	Принятые меры
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					

Подписи лиц, проводивших проверку _____

Приложение № 6
к Положению о машинисте-инструкторе
локомотивных бригад Дирекции тяги

**ПОРЯДОК
ВЕДЕНИЯ СЛУЖЕБНОГО ФОРМУЛЯРА МАШИНИСТА
(ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА) ЛОКОМОТИВА**

1. Служебный формуляр машиниста, помощника машиниста (далее - формуляр) является документом, в котором регистрируется допуск к работе, выполняемой работником локомотивной бригады на каждом конкретном участке и виде работ.

2. При выполнении своих непосредственных обязанностей формуляр находится у машиниста (помощника машиниста) и предъявляется по требованию лиц, имеющих право производить проверку работы локомотивных бригад и технического состояния локомотивов. К ним относятся:

начальники и заместители начальников депо, руководители региональных дирекций тяги, Дирекции тяги, руководители ОАО «РЖД»;

ревизоры по безопасности движения ОАО «РЖД», руководители и специалисты региональных дирекций тяги, Дирекции тяги, ведающие вопросами организации обеспечения безопасности движения;

машинисты-инструкторы;

дежурные по депо.

Служебный формуляр помощника машиниста может также проверяться машинистом.

3. Бланки формуляров хранятся в отделе кадров депо (у специалиста по управлению персоналом) и выдаются машинисту, помощнику машиниста после проведения с ними собеседования и издания приказа о назначении на работу машинистом, помощником машиниста.

4. Выдача формуляра машинисту (помощнику машиниста) производится начальником отдела кадров депо (специалистом по управлению персоналом) под роспись, количество страниц в нем заверяется подписью и печатью (штампом).

5. При замене формуляра заключение о допуске работника к самостоятельной работе на участках обслуживания (станции) переносится специалистом по управлению персоналом во вновь выдаваемый формуляр, который заверяется подписью и печатью отдела кадров депо. В формуляр вносится дата окончания права выезда на обслуживаемые участки.

6. Порядок хранения формуляров, их выдача работникам

локомотивных бригад и возвращение на хранение, а также замена устанавливаются приказом начальника депо.

7. По окончании поездки (смены) формуляр машиниста (помощника машиниста) сдается дежурному по депо (подменному, линейному пункту).

8. После проведения КП, ЦП, собеседования руководителями депо и машинистом-инструктором формуляр возвращается дежурному по депо (подменному пункту) не позднее начала следующей поездки (смены) работника локомотивной бригады.

9. Все записи в формуляр машиниста (помощника машиниста) заносятся последовательно в порядке проведения работы с локомотивной бригадой.

10. В формуляре производятся записи о проведении следующих работ:

- КЗП, КП;

- ЦП;

- собеседования по вопросам обеспечения безопасности движения поездов, охраны труда.

В формуляре указывается дата и время проведенной работы, вид работы, место ее проведения и результаты (заключение на участки, предписание, итоги собеседований). Каждая запись в формуляре должна оканчиваться подписью и ее расшифровкой и заверяться печатью локомотивного депо или оттиском личного штампа машиниста-инструктора.

11. Начальник депо, его заместитель по эксплуатации в установленные должностными нормативами сроки, а также при проведении инструктажей, собеседований, разборов нарушений и случаев событий или отказов локомотивов, происшедших по вине локомотивной бригады, осуществляют проверку служебных формуляров машинистов (помощников машинистов).

12. Заполненный формуляр должен храниться в отделе кадров локомотивного депо (у специалиста по управлению персоналом) не менее двух лет со дня его окончания.

13. Образцы оформления формуляра:

13.1. Заключение и право выезда на обслуживаемые участки в качестве машиниста локомотива.

Дата _____ Время работы _____

Станция начала поездки _____ Станция окончания поездки _____

Номер поезда _____ Серия и номер локомотива _____

(Аналогичная запись производится по каждому участку обслуживания)

Разрешаю Вам работать машинистом на участках:

с _____ поездами (выполнение маневровой работы)
(грузовыми, пассажирскими,
пригородными, на маневровой
работе)

на _____ серий _____ с помощником
(электровозе, тепловозе, паровозе, газотурбовозе)
машиниста.

Вы имеете право выезда на вышеуказанные участки на срок до
«__» _____ 20__ г. включительно.

Машинист-инструктор _____

13.3. Форма записи в формуляре при его замене.

Машинист _____ имеет разрешение для работы на участках

с _____ поездами (выполнение маневровой
работы)

на _____ серий _____ с (без) помощником
машиниста. Право выезда на указанные участки ОАО «РЖД»,
выданное машинистом-инструктором _____, действует по «__» __20__ г.
включительно.

Зам. начальника депо по кадрам _____ Дата _____ Печать
(штамп)

13.4. Форма заполнения формуляра машиниста при проведении КП.

Контрольная поездка (КП)

Дата _____ Начало работы _____ Окончание работы _____

Станция начала поездки _____ Станция окончания поездки _____

Номер поезда _____ Серия и номер локомотива _____

Производится следующая запись: Даю Вам право выезда на обслуживаемые
участки на срок до «__» _____ 20__ г. включительно, или

Замечания:

Для получения права выезда на обслуживаемые участки Вам
предписывается в

срок до «__» _____ 20__ г.: _____.

Подпись машиниста-инструктора _____ личный штамп

После выполнения предписания машиниста-инструктора делается запись о его выполнении и выдачи права выезда на обслуживаемые участки. Срок начала действия права выезда исчисляется со времени выдачи этого права после выполнения предписания.

13.5. Форма записи в формуляре машиниста о передаче управления локомотивом помощнику машиниста:

В целях практической подготовки помощника машиниста _____, имеющего
(Ф.И.О.)

свидетельство на право управления _____, для вождения поездов
(тип ТПС)

(выполнения маневровой работы) разрешаю доверять ему управление локомотивом под своим наблюдением и личную ответственность на период _____.

Машинист-инструктор _____ Дата: _____

Форма ТУ-57

СЛУЖЕБНЫЙ ФОРМУЛЯР

машиниста (помощника машиниста) локомотива
(формат 1/4 А4, обложка твердая, число страниц 100)

Локомотивное депо _____

Железная дорога _____

Фамилия _____

Имя, отчество _____

Начат _____

Окончен _____

Содержание выполненной работы и заключения

Содержание выполненной работы и заключения

Приложение № 7
к Положению о машинисте-инструкторе
локомотивных бригад Дирекции тяги

ФОРМЫ ДОКУМЕНТОВ, НЕОБХОДИМЫХ ПРИ НАЗНАЧЕНИИ
ПОМОЩНИКОВ МАШИНИСТОВ НА РАБОТУ МАШИНИСТАМИ
ЛОКОМОТИВОВ

РЕКОМЕНДАЦИЯ

Я, машинист,

_____,
(Ф.И.О.)

Производил с «__» _____ 20__ по «__» _____ 20__ подготовку помощника
машиниста к работе машинистом. Прикрепленный ко мне помощник
машиниста _____

(Ф.И.О.)
подготовлен для самостоятельного управления

(серия локомотива)
и вождения _____ поездов (маневровой работы) на участках
(вид движения)
(станциях) _____

Дата: _____ Подпись: _____ / _____ /

От машиниста-инструктора по подготовке и обучению работников
локомотивных бригад _____

(Ф.И.О.)
Помощник машиниста _____, имеющий права
(Ф.И.О.)

управления _____, прошел полный курс теоретической
(тип локомотива)

подготовки, практического обучения на действующем тренажере,
компьютере, схемах локомотивов серий _____ в количестве _____ часов.

При проверке получил оценку _____
(указать оценку)

Дата: _____ Подпись: _____ / _____ /

Отчет

о проведении контрольно-заключительной поездки с кандидатом
на назначение на должность машиниста

(записываются КЗП по всем участкам обслуживания)

« ____ » _____ 20__ г., от станции _____ до станции _____ поезд № _____ (вес _____ т, длина _____ вагонов), локомотив _____ отправление в _____ час. _____ мин. отправление в _____ час. _____ мин. Замечания, Заключение _____
« ____ » _____ 20__ г., от станции _____ до станции _____ поезд № _____ (вес _____ т, длина _____ вагонов), локомотив _____ отправление в _____ час. _____ мин. отправление в _____ час. _____ мин. Замечания, Заключение _____
« ____ » _____ 20__ г., от станции _____ до станции _____ поезд № _____ (вес _____ т, длина _____ вагонов), локомотив _____ отправление в _____ час. _____ мин. отправление в _____ час. _____ мин. Замечания, Заключение _____
« ____ » _____ 20__ г., от станции _____ до станции _____ поезд № _____ (вес _____ т, длина _____ вагонов), локомотив _____ отправление в _____ час. _____ мин. отправление в _____ час. _____ мин. Замечания, Заключение _____

Машинист-инструктор локомотивных бригад _____ подпись _____
(Ф.И.О.)

Стажер машиниста локомотива _____ подпись _____
(Ф.И.О.)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

машиниста-инструктора о допуске к самостоятельному
управлению локомотивом без помощника машиниста

(Ф.И.О. работника)

Проведенными практическими поездками (сменами) на _____
(тип ТПС)

В _____ движении установлено следующее:
(вид движения)

_____ конструкцию _____, управление автотормозами
(Ф.И.О. работника) (тип ТПС)
поезда и правила техники безопасности при обслуживании _____
(тип ТПС)

освоил, профиль обслуживаемого участка (участков), расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков, их назначение, ТРА станций (станции), требования по охране труда, местные инструкции, инструкции по обслуживанию локомотива без помощника машиниста на участках (станциях)

_____ знает хорошо и может быть допущен к самостоятельной работе
машинистом _____ в _____ движении на указанных участках и
(тип ТПС) (вид движения)
станциях, без помощника машиниста.

Имеет право доступа на инфраструктуру ОАО «РЖД» на указанных участках, серий и типов локомотивов.

Машинист-инструктор _____ подпись _____
(Ф.И.О.)

Примечание: при использовании локомотивов от сборных поездов для производства маневровой работы в заключении указывается знание машинистом ТРА станций и возможность выполнения им маневровой работы на этих станциях при работе со сборными поездами.

По заполнении сдается в отдел кадров.

Приложение № 8
к Положению о машинисте-инструкторе
локомотивных бригад Дирекции тяги

Форма ТУ-58

ТЕХНИЧЕСКИЙ ФОРМУЛЯР
машиниста (помощника машиниста) локомотива
(формат 1/2 А4, обложка твердая, число страниц - 170)

Локомотивное депо _____
Железная дорога _____
Машинист (помощник машиниста) _____
(Ф.И.О.)

Класс (для п/м наличие прав управления) _____
Стаж работы машинистом (пом. машиниста) с _____ месяца ____ года
Колонна № _____
Машинист-инструктор _____
(Ф.И.О.)

В техническом формуляре записывается работниками локомотивных бригад информация по безопасности движения, действиям в нестандартных и аварийных ситуациях, эксплуатации и ремонту локомотивов, охране труда, противопожарной безопасности. Технический формуляр имеет следующие разделы:

Раздел № 1 (1 - 120 стр.)

Выписки из основных руководящих приказов, распоряжений и других документов ОАО «РЖД», Дирекции тяги, железной дороги, региональной дирекции тяги и депо по безопасности движения; инструктажи по безопасности движения (крушения, аварии, проезды запрещающих сигналов, столкновения и сходы в поездах по вине работников локомотивных бригад).

Раздел № 2 (121 - 139 стр.)

Выписки из приказов начальника железной дороги, инструкций о порядке опробования тормозов в пути следования, ТРА станций, режимных карт, мест с длительно действующими ограничениями скорости.

Раздел № 3 (140 - 155 стр.)

Особенности в работе технических средств (монтажная электрическая схема ТПС, название и назначение аппаратов, пневматическая схема,

применение аварийных электрических и пневматических схем, браковочные параметры оборудования локомотивов и скорости следования при этом), порядок действий при выходе из строя СЦБ, связи, УКСПС, КТСМ и других устройств, нормы расхода электроэнергии, дизельного топлива.

Раздел № 4 (156 - 160 стр.)

Охрана труда, документы, поступающие на инструктаж по данному разделу.

Раздел № 5 (161 - 165 стр.)

Обеспечение безопасности перевозок опасных грузов (ОГ) и предотвращение чрезвычайных ситуаций (ЧС).

Раздел № 6 (166 - 170 стр.)

Противопожарные мероприятия и действия при возгорании железнодорожного подвижного состава.

Приложение № 9
к Положению о машинисте-инструкторе
локомотивных бригад Дирекции тяги

ОБРАЗЕЦ
ЛИЧНОГО ШТАМПА МАШИНИСТА-ИНСТРУКТОРА
(ДИАМЕТР ШТАМПА 25 ММ)

Изображение не приводится.

Личный штамп изготавливается на средства работодателя при издании приказа о назначении машиниста-инструктора локомотивных бригад. Замена штампа производится при его непригодности к использованию или освобождении от занимаемой должности машиниста-инструктора. Негодные или недействительные личные штампы уничтожаются с оформлением соответствующего акта. При назначении исполняющего обязанности машиниста-инструктора локомотивных бригад личный штамп не изготавливается, предусмотренные настоящим Положением записи производятся с расшифровкой подписи. Личный штамп хранится в недоступном для посторонних лиц, закрываемом на замок месте или находится постоянно у машиниста-инструктора локомотивных бригад. Личный штамп при временном отсутствии машиниста-инструктора локомотивных бригад передаче другим лицам не подлежит. При утере личного штампа дубликат изготавливается на средства работника, допустившего утерю с постановкой в штампе номера ниже отчества работника (например, № 2) с изданием приказа по депо о применении и учете личного штампа.

Приложение № 10
к Положению о машинисте-инструкторе
локомотивных бригад Дирекции тяги

ФИЛИАЛ ОАО «РЖД»

ДИРЕКЦИЯ ТЯГИ

Название дирекции тяги и эксплуатационного локомотивного депо

УТВЕРЖДАЮ

Начальник эксплуатационного
локомотивного депо (ТЧЗЭ)

_____ ФИО
(подпись)

«_____» _____ 20__г.

Д Н Е В Н И К

ВЫПОЛНЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ
ПО ГРУППЕ РИСКА _____ (НАИМЕНОВАНИЕ ГРУППЫ РИСКА)
Машинист локомотива

Ф.И.О. _____

Колонна № _____

Машинист-инструктор (ФИО)

Приказ ТЧЭ № _____ о зачислении в группу

От « _____ » _____ 20__ г.

Приказ ТЧЭ № _____ о выводе из группы риска.

От « _____ » _____ 20__ г.

Ежемесячно, в конце второй и четвертой недели месяца работник предоставляет данный дневник машинисту-инструктору прикрепленной колонны для контроля за ходом выполнения назначенных мероприятий.

О проводимой профилактической работе машинисты-инструкторы еженедельно докладывают заместителю начальника депо по эксплуатации.

По результатам выполнения профилактических мероприятий с машинистами локомотива и определения их результативности издается приказ начальника эксплуатационного локомотивного депо о выводе работника из группы риска с проведением собеседования руководителями депо. Дневник выполнения мероприятий сдается машинисту-инструктору прикрепленной колонны, который хранит его в течение года.

Ознакомлен: ТЧМ _____

Краткое описание допущенного нарушения, на основании которого машинист занесен в группу риска:

Запланированная профилактическая работа на период _____

План проведения дополнительных практических занятий на тренажерном комплексе и действующем локомотиве в течение _____ часов

Темы занятий:

План проведения дополнительных технических занятий по изучению нормативных документов ОАО «РЖД» в течение _____ часов

Темы занятий:

Составил ТЧЭМИ _____

Дата:

Выполнение мероприятий:

Проведение практических занятий (тренажер, локомотив):

Дата заняти	Тема занятий	Кол-во часов	Ф.И.О. кто проводил	Роспись кто провел

Проведение технических занятий по изучению нормативных документов

Дата заняти	Тема занятий	Кол-во часов	Ф.И.О. кто проводил	Роспись преп-теля

Прохождение внеочередной проверки знаний в автоматизированной системе АСПТ

Дата	Темы АСПТ (кратко)	Баллы АСПТ	Ф.И.О. ТЧМИ по обучению	Роспись ТЧМИ

Проведение целевых поездок

Дата и время поездки	Участок	№ поезда локомотив	Ф.И.О. ТЧМИ кто проводил ЦП	Роспись ТЧМИ

**Результат собеседования в комиссии начальника
эксплуатационного депо:**

Дата проведения _____

Результат:

Члены комиссии:

ТЧЭ _____ ФИО
