



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(ОАО «РЖД»)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 8 » сентября 2016.

Москва

№ 1839р

О внесении изменений в Типовую инструкцию организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо), утвержденную распоряжением ОАО «РЖД» от 11 января 2016 г. № 4р

В целях приведения Типовой инструкции организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо), утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 11 января 2016 г. № 4р, к требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286:

1. Утвердить прилагаемые изменения в Типовую инструкцию организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо), утвержденную распоряжением ОАО «РЖД» от 11 января 2016 г. № 4р.

2. Начальникам региональных дирекций тяги и их структурным подразделениям в установленном порядке ознакомить причастных работников с прилагаемыми изменениями.

3. Произвести актуализацию и корректировку приказов, местных инструкций, определяющих организацию работы машинистов без помощников машинистов с учетом внесенных изменений.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на первого заместителя начальника Дирекции тяги Кривоносова В.А.

Вице-президент
ОАО «РЖД»



О.С.Валинский

Исп. Карабанов С.В., ЦТ
(499) 260-76-79

УТВЕРЖДЕНЫ

распоряжением ОАО «РЖД»

от « 08 » 09 2016 г. № 1839р

ИЗМЕНЕНИЯ

в Типовую инструкцию организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо), утвержденную распоряжением ОАО «РЖД» от 11 января 2016 г. № 4р

В порядке актуализации Типовой инструкции организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо), исключить и изменить содержание отдельных пунктов и разделов:

1. Пункт 4.4. исключить.
2. Пункт 5.10. изложить в следующей редакции: «Списки машинистов, назначаемых для управления локомотивами в одно лицо, должны пересматриваться и утверждаться за месяц до установленной ОАО «РЖД» даты ввода графика движения поездов на год руководителями региональных дирекций тяги – структурных подразделений Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД» один раз в год.
3. Пункт 6.4. изложить в следующей редакции: «По окончании курсов обучения кандидатам в машинисты для работы в одно лицо выдается свидетельство с отметкой о допуске к работе в одно лицо».
4. Пункт 7.3 изложить в следующей редакции: «Работа машинистов в одно лицо в вывозном, хозяйственном, маневровом видах движения и в подталкивании организовывается на основе графика рабочего времени (сменности). Допускается выработка часов сверхурочной работы данной категории работников только в соответствии с требованиями Трудового кодекса Российской Федерации».
5. Пункт 7.7. изложить в следующей редакции: «Машинистам, обслуживающим локомотивы в одно лицо, во всех видах движения запрещается работать две ночи подряд».
6. Пункт 8.2. изложить в следующей редакции: «Локомотивы, задействованные для работы машинистов в одно лицо, должны быть оборудованы и отвечать требованиям п. 10 приложения № 5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее - ПТЭ). Список номеров подвижного состава утверждается начальником региональной дирекции тяги и пересматривается один раз в год в декабре. В

эксплуатационном локомотивном депо список локомотивов по видам движения с указанием наличия устройств и систем безопасности должен храниться у дежурного по основному, обратному депо.

7. Пункт 8.3. изложить в следующей редакции: «Поездные локомотивы для обслуживания машинистом без помощника машиниста должны быть оборудованы:

- системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности;
- системой контроля бодрствования машиниста;
- другими устройствами по схеме замещения в соответствии с Перечнем устройств безопасности движения и регистраторов переговоров, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 13 августа 2013 г. № 1754р;
- системой пожаротушения (для тепловозов);
- блокировкой тормоза (для локомотивов);
- зеркалами заднего вида или видеокамерами заднего вида в обеих кабинах управления и с обеих сторон;
- поездными радиостанциями КВ и УКВ диапазонов, переносной радиостанцией УКВ диапазона».

8. Пункт 8.4 изложить в следующей редакции: «Маневровые локомотивы, обслуживаемые одним машинистом, должны быть оборудованы:

- устройствами дистанционной отцепки от вагонов;
- вторым пультом управления;
- зеркалами заднего вида и (или) видеокамерами заднего вида;
- устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку в случаях внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива;
- другими устройствами по схеме замещения в соответствии с Перечнем устройств безопасности движения и регистраторов переговоров, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 13 августа 2013 г. № 1754р.
- поездными радиостанциями КВ и УКВ диапазонов, средствами станционной радиосвязи, совместимыми со станционной радиосвязью.

Локомотивы, занятые в маневровом движении, должны быть оборудованы устройством наружной сигнализации местонахождения машиниста. Дополнительно могут оборудоваться маневровой автоматической локомотивной сигнализацией (далее - МАЛС).

Локомотивы, занятые на подталкивании, в вывозной, хозяйственной работе и в пригородном движении, должны быть оборудованы приборами безопасности по схеме аналогично локомотивам в маневровом движении».

9. Пункт 9.1. изложить в следующей редакции: «Участки железных дорог, межстанционные перегоны, на которых осуществляется вождение

поездов локомотивами, обслуживаемыми машинистами в одно лицо, должны быть оборудованы:

- путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации;
- средствами автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда;
- устройствами контроля схода подвижного состава.

Железнодорожный путь должен содержаться в соответствии с нормами и допусками, установленными ПТЭ и Инструкцией по техническому содержанию железнодорожного пути от 29 декабря 2012 г. № 2791р.

10. Пункт 10.5. изложить в следующей редакции: «В целях выполнения требований п. 5 приложения № 1 к Правилам технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденным Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 6-7 мая 2014 г. № 60), порядок технического обслуживания и эксплуатации тормозов поездных локомотивов, обслуживаемых машинистом в одно лицо, разрабатывает владелец инфраструктуры».

Порядок устанавливается исходя из местных условий в зависимости от типа локомотива и рода поездов».

11. В пункт 11.2 добавить подпункт 11.2.1 следующего содержания: «В приемо-отправочном парке при сцеплении маневрового локомотива с составом для надвига на горку, в сортировочном парке после сцепления маневрового локомотива с первым вагоном машинист кратковременным движением от состава проверяет надежность сцепления. Визуально убеждается в соответствии центров автосцепных устройств (исключение «забуферения»), разности высот автосцепок требованиям ПТЭ. Ответственность за правильность сцепления локомотива и первого вагона возлагается на машиниста. О надежном сцеплении локомотива с вагоном машинист докладывает руководителю маневров.

Для выполнения данного технологического процесса станции машинист должен привести локомотив в нерабочее состояние, а именно:

- затормозить локомотив краном вспомогательного тормоза путем постановки управляющего органа в крайнее 6 положение с созданием давления в тормозных цилиндрах $3,8-4,0 \text{ кгс/см}^2$ и зафиксировать специальным стопорным устройством от самопроизвольного отпуска;
- на тепловозе заглушить дизель-генераторную установку, на электровозе опустить токоприемники;
- привести в действие ручной тормоз локомотива, выключить тяговые двигатели, аккумуляторную батарею, изъять реверсивную рукоятку.

После приведения локомотива в нерабочее состояние машинист по

радиостанции докладывает руководителю работ о приведении подвижного состава в нерабочее положение и соблюдая требования охраны труда, производит визуальный осмотр правильности сцепления автосцепных устройств.

При отсутствии замечаний по сцеплению локомотива с первым вагоном и доклада руководителю работ машинист приводит подвижной состав в рабочее состояние в обратном хронологическом порядке.

Находясь на железнодорожных станционных путях, машинист обязан соблюдать все требования охраны труда, а в ночное время все действия, проводимые вне локомотива должны сопровождаться ручным фонарем.

В случаях выявления разницы по высоте между продольными осями автосцепок более норм, установленных п. 19 приложения № 5 к ПТЭ, машинист сообщает об этом руководителю маневров для принятия решений по устранению нарушений содержания автосцепных устройств в эксплуатации. Машинисту запрещается приводить в движение маневровый состав до устранения выявленных замечаний».
