

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

5 марта 2004 г

№7

Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов

В соответствии со статьей 329 Федерального закона «Трудовой кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1 (часть I), ст. 3; 2002, № 30, ст. 3014; 2002, № 30, ст. 3033) и статьей 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169) приказываю:

1. Утвердить прилагаемое Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов, согласованное Президиумом ЦК Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей.

2. Признать недействующим на железнодорожном транспорте приказ МПС СССР от 18 сентября 1990г. № 8ЦЗ «О введении в действие особенностей регулирования рабочего времени и времени отдыха отдельных категорий работников железнодорожного транспорта и метрополитенов, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения поездов и обслуживанием пассажиров».

И.о. Министра

В.Н. Морозов

УТВЕРЖДЕНО
приказом МПС России
от 5 марта 2004г. № 7

ПОЛОЖЕНИЕ

об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов

I. Общие положения

1. Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов (далее – Положение), разработано в соответствии со статьей 329 Федерального закона «Трудовой кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1 (часть I), ст. 3; 2002, № 30, ст. 3014; 2002, № 30, ст. 3033) (далее – Трудовой кодекс Российской Федерации) и статьей 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

Положение распространяется на отдельные категории работников железнодорожного транспорта, труд которых непосредственно связан с движением поездов, осуществляющих свои трудовые обязанности в пути или пределах обслуживаемых участков инфраструктуры железнодорожного транспорта (далее – инфраструктура), выполняющих работу по перевозке грузов и оказанию услуг по обслуживанию пассажиров, а также работников, обеспечивающих непрерывность перевозочного процесса и безопасность движения поездов. Положение устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников с учетом специфики организации труда на железнодорожном транспорте.

Положением не регулируется рабочее время и время отдыха работников железнодорожного транспорта, осуществляющих деятельность в области строительства, ведомственной охраны, эксплуатационных организаций связи, образовательной деятельности, торговли, медицинского обслуживания, общественного питания (включая вагоны-рестораны, вагоны-кафе, вагоны-бары), водителей автомобилей, а также работников, для которых применяется вахтовый метод организации работ.

2. В соответствии со статьей 100 Трудового кодекса Российской Федерации продолжительность рабочей недели, работа с ненормированным

рабочим днем для отдельных категорий работников, продолжительность ежедневной работы (смены), время начала и окончания работы (смены), время перерывов в работе, число смен в сутки, чередование рабочих и нерабочих дней устанавливаются коллективным договором или правилами внутреннего трудового распорядка.

Графики сменности утверждаются работодателем (в соответствии со статьей 20 Трудового кодекса Российской Федерации права и обязанности работодателя в трудовых отношениях осуществляются физическим лицом, являющимся работодателем; органами управления юридического лица (организации) или уполномоченными ими лицами в порядке, установленном законами, иными нормативными правовыми актами, учредительными документами юридического лица (организации) и локальными нормативными актами) с учётом мнения представительного органа работников.

В соответствии со статьей 103 Трудового кодекса Российской Федерации график сменности должен быть объявлен работникам не позднее, чем за один месяц до введения его в действие.

В случаях, когда технологический процесс требует оперативного управления эксплуатационной работой транспортной сети и её корректировки, работникам железнодорожного транспорта, труд которых непосредственно связан с движением поездов, осуществляющим свои трудовые обязанности в пути или пределах обслуживаемых участков инфраструктуры, выполняющим работу, связанную с движением поездов при перевозке грузов и оказанию услуг по обслуживанию пассажиров, обеспечивающим непрерывность перевозочного процесса и безопасность движения поездов, график сменности (без изменения его типа) может доводиться до сведения не позднее, чем за три дня до начала его действия.

3. Для работников, занятых на круглосуточных непрерывных работах, а также на других видах работ, где по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, в соответствии со статьей 104 Трудового кодекса Российской Федерации допускается введение суммированного учёта рабочего времени с учётным периодом – месяц, квартал и другие, но не более года. При этом сумма отработанных в этот период часов не может превышать нормального числа рабочих часов в учетном периоде.

В соответствии со статьей 104 Трудового кодекса Российской Федерации порядок введения суммированного учета рабочего времени устанавливается правилами внутреннего трудового распорядка.

Квартальный, полугодовой и годовой учет рабочего времени допускается только при наличии утвержденного графика сменности, включающего режим работы и отдыха на весь квартал, полугодие и год соответственно.

4. Привлечение к сверхурочным работам работников, постоянная работа которых осуществляется в пути – работников поездных бригад пассажирских поездов, работников рефрижераторных секций и автономных рефрижераторных вагонов со служебными отделениями (далее – АРВЭ),

хоппер-дозаторных и думпкарных маршрутов, вагонов-транспортёров сочлененного типа, служебных, багажных и сборно-раздаточных вагонов, локомотивных бригад, работающих с хозяйственными и восстановительными поездами специального назначения, водителей самоходного специализированного подвижного состава (далее – водители ССПС), а также других работников, труд которых непосредственно связан с обеспечением безопасности движения поездов и обслуживанием пассажиров, в соответствии со статьей 99 Трудового кодекса Российской Федерации производится работодателем с учётом мнения представительного органа работников и письменного согласия работника.

5. Общее количество сверхурочных часов работы для каждого работника не должно превышать двадцати четырех часов в месяц и в соответствии со статьей 99 Трудового кодекса Российской Федерации 120 часов в год.

6. Продолжительность рабочего времени при сменной работе устанавливается работодателем с учётом мнения представительного органа работников, но не более 12 часов.

Работа более двух календарных дней подряд в период ночного времени (с 22 часов до 6 часов) не допускается.

Время непрерывного отдыха между сменами должно составлять не менее 12 часов. Привлечение работника к работе, независимо от продолжительности использованного отдыха за время предшествующей работы (смены), допускается в случаях производства работ, необходимых для обороны страны, а также для предотвращения производственной аварии либо устранения последствий производственной аварии или стихийного бедствия (снежных и песчаных заносов, обвалов, оползней, последствий ураганов, смерчей, бурь, ливневых дождей, наводнений и землетрясений) с письменного согласия работника.

7. Рабочее время работников, постоянная работа которых осуществляется в пути – работников поездных бригад пассажирских поездов, работников рефрижераторных секций и АРВЭ, хоппер-дозаторных и думпкарных маршрутов, вагонов-транспортёров сочлененного типа, служебных, багажных и сборно-раздаточных вагонов, при общей продолжительности поездки в оба конца трое суток и более, может исчисляться турой (учетный период с момента явки работника на работу для поездки до момента явки работника на работу для следующей поездки, после его отдыха в пункте постоянной работы).

8. Дежурным по железнодорожным станциям, начальникам железнодорожных станций участков инфраструктуры, оборудованных диспетчерской централизацией, автоблокировкой и полуавтоблокировкой, дежурному персоналу электромонтеров и электромехаников тяговых подстанций, электростанций районов электрических сетей и дистанций контактной сети, работникам хозяйства сигнализации и связи, приемосдатчикам груза и багажа, работникам восстановительных поездов, проводникам пассажирских вагонов, проводникам по сопровождению специальных вагонов

может устанавливаться дежурство на дому (при возможности вызова на работу) или в специально оборудованной комнате (помещении), в купе вагона. Дежурство на дому или в специально оборудованной комнате (помещении), в купе вагона допускается с письменного согласия работника в соответствии с утвержденными работодателем и с учётом мнения представительного органа работников положениями о дежурстве в соответствующих видах деятельности железнодорожного транспорта.

II. Время начала и окончания работы

9. Время начала работы - время явки работника к постоянному месту работы, время окончания работы - время освобождения работника от выполнения трудовых обязанностей в часы, установленные правилами внутреннего трудового распорядка.

Начало и окончание работы могут назначаться вне постоянного пункта сбора (постоянного места работы), о чем работнику должно быть сообщено не позднее окончания предыдущего рабочего дня (смены). В этих случаях, время следования до назначенного места работы и обратно не считается рабочим временем.

В других случаях, время следования от постоянного пункта сбора до места предстоящей работы включается в рабочее время и определяется в правилах внутреннего трудового распорядка с учетом удаленности места предстоящей работы от постоянного пункта сбора и способа доставки работников.

Время приема и сдачи локомотивов, вагонов, рефрижераторных секций и АРВЭ локомотивными и поездными бригадами, бригадами рефрижераторных секций и АРВЭ, а также время на подготовку в рейс указанных бригад включается в рабочее время работников.

10. Начало работы (смены) локомотивных и поездных бригад, водителей ССПС, бригад рефрижераторных секций и АРВЭ, бригад, обслуживающих вагоны-транспортёры сочлененного типа - время явки к месту постоянной работы (депо, линейный пункт, резерв, пункт подмены локомотивных бригад, пункт оборота локомотивов) по графику, наряду или вызову, окончание работы (смены) - завершение оформления соответствующей технической документации после сдачи локомотива, поезда, состава, рефрижераторной секции, АРВЭ или вагона в депо или пункте смены. В случае несостоявшейся поездки окончание работы (смены) - время освобождения работника от выполнения трудовых обязанностей представителем администрации организации в порядке, определённом правилами внутреннего трудового распорядка.

11. Время начала и окончания работы (смены) работников, работающих посменно, и работников, рабочий день которых разделен на части, определяется графиком сменности.

12. Время начала работы по окончании отпуска или болезни работников с суммированным учетом рабочего времени, которым выходные

дни предоставляются по графикам сменности, определяется правилами внутреннего трудового распорядка.

13. На непрерывных сменных работах работникам не разрешается оставлять рабочее место, не дождавшись смены. Работодатель должен принять все зависящие от него меры для смены работника. При этом междусменный отдых вызываемого работника должен быть не менее 12 часов.

III. Особенности режима рабочего времени локомотивных и кондукторских бригад

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

Для обеспечения своевременной сменяемости и предотвращения переработки сверх нормальной продолжительности смены бригад маневровых локомотивов и локомотивов с вывозными и передаточными поездами не допускается отправление этих бригад на другие железнодорожные станции, если время окончания поездки превысит установленное время смены.

15. По каждому пункту явки локомотивных бригад работодателем с учётом мнения представительного органа работников, устанавливается предельно допустимое время нахождения локомотивных бригад на работе с момента явки, по истечении которого отправление их в поездку запрещается.

16. Продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад более 7 часов при шестидневной рабочей неделе, но не более 12 часов, при работе с двукратным обращением локомотивных бригад с проездом мимо основного пункта (основное депо, пункт подмены локомотивных бригад по месту их жительства), а также при изменении режима работы локомотивных бригад в период действия графика сменности, утверждается работодателем (начальником железной дороги) с учётом мнения представительного органа работников. В случае доведения поезда до железнодорожной станции для смены локомотивной бригады, при необходимости, продолжительность непрерывной работы с согласия ее работников может быть увеличена работодателем, но не должна превышать 12 часов.

Продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад устанавливается в соответствии с графиком движения поездов и вариантами графиками движения поездов, разрабатываемыми в связи с предоставлением "окон" в движении поездов в границах участка обслуживания во всех видах движения поездов с учетом затрат рабочего времени, принятых к расчету при разработке норм выработки.

Продолжительность непрерывной работы машинистов поездного движения, обслуживающих локомотивы без помощников, не может превышать 7 часов.

17. Время следования работников локомотивных и кондукторских бригад от места постоянной работы к пункту (железнодорожной станции), назначенному для приема локомотива (поезда), если они не приняты на эти

пункты на постоянную работу, а также время возвращения к месту постоянной работы после сдачи локомотива (поезда), включается в их рабочее время и не включается в продолжительность непрерывной работы.

18. Продолжительность непрерывной работы локомотивных бригад пригородных поездов, как правило, не может превышать 10 часов. При работе с ночным отдыхом в пункте оборота локомотивных бригад суммарная продолжительность рабочего времени не должна превышать 12 часов, а непрерывной работы после отдыха - 6 часов. Режим работы с большей продолжительностью рабочего времени устанавливается в порядке, предусмотренном пунктом 16 настоящего Положения.

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

IV. Особенности режима рабочего времени сменных работников и работников с рабочим днем, разделенным на части

20. Для работников организаций железнодорожного транспорта, где длительность производственного процесса превышает допустимую продолжительность ежедневной работы (смены) работников, работа которых протекает посменно (но не круглосуточно), а также работников с разделённым на части рабочим днем, устанавливается суммированный учет рабочего времени при шестидневной рабочей неделе с одним выходным днем и работе по четырехсменным графикам работы с двенадцатичасовой продолжительностью. Продолжительность смен в ночное время не сокращается.

21. Для диспетчеров поездных, работающих на участках I группы магистральных железных дорог, и дежурных по железнодорожным станциям внеклассным и I класса магистральных железных дорог, устанавливается пятисменный график работы с двенадцатичасовой продолжительностью непрерывной работы с предоставлением отдыха после дневного и ночного дежурства продолжительностью 48 часов с соблюдением месячной (квартальной) нормы рабочего времени или, в особых случаях, четырехсменный график с двенадцатичасовой продолжительностью непрерывной работы с предоставлением отсроченного отдыха равномерно в течение учетного периода.

V. Особенности режима рабочего времени работников пассажирских поездов, рефрижераторных секций и автономных рефрижераторных вагонов со служебными отделениями

22. Режим рабочего времени проводников пассажирских вагонов в поездке регламентируется графиками сменности, утверждаемыми

работодателем на каждый поезд применительно к местным условиям с учетом мнения представительного органа работников.

По графику сменности продолжительность непрерывной работы (смены) проводников пассажирских вагонов в поездке не должна превышать 12 часов, а суммарная продолжительность ежедневной работы (смены) в течение календарного дня не должна превышать 16 часов.

23. При обслуживании пассажирского вагона двумя проводниками за поездку, каждому проводнику включается в рабочее время половина времени в пути следования и, в соответствии с графиком сменности, в пункте формирования и оборота пассажирских поездов.

24. Продолжительность поездки бригады рефрижераторной секции и АРВЭ, как правило, не должна превышать 45 суток. Продолжительность поездки сверх этого срока может быть увеличена до 15 суток, если на момент смены бригады рефрижераторная секция и АРВЭ находятся в груженом состоянии или следуют в депо приписки, а при согласии работников бригады и на больший срок. Продолжительность поездки и порядок ее увеличения устанавливаются в правилах внутреннего трудового распорядка.

25. В рабочее время при проезде работников в качестве пассажиров на пограничные и другие железнодорожные станции из депо приписки для приема рефрижераторных секций и АРВЭ, а также после сдачи смены и возвращении обратно в депо приписки, включается 7 часов за каждые 24 часа (при шестидневной рабочей неделе) нахождения в пути следования или на пограничных и других железнодорожных станциях. При нахождении в пути следования (на пограничных и других железнодорожных станциях) менее 24 часов - рабочее время определяется в соответствующей пропорции.

26. При обслуживании рефрижераторных секций и АРВЭ, находящихся в запасе, продолжительность работы (смены) каждого работника (механика, проводника по сопровождению грузов и спецвагонов) по графику сменности не должна превышать 12 часов в сутки.

27. При сопровождении рефрижераторных секций и АРВЭ на заводской или деповской ремонт (с момента выдачи уведомления на отправление) и ожидании постановки рефрижераторных секций и АРВЭ в ремонт, каждому работнику бригады, сопровождающей рефрижераторные секции и АРВЭ, в рабочее время включается половина затраченного на это времени.

Время нахождения бригад рефрижераторных секций и АРВЭ на заводах и в депо при сдаче, приемке и сопровождении рефрижераторных секций и АРВЭ включается в рабочее время, в соответствии с правилами внутреннего трудового распорядка данных заводов, депо.

VI. Особенности режима рабочего времени работников путевого хозяйства

28. При проезде работников путевых машинных станций к месту производства работ и обратно в пределах обслуживаемого участка

специальными рабочими поездами, время, затраченное в пути сверх предусмотренного графиком движения этих поездов, включается в рабочее время. Если место производства работ находится за пределами обслуживаемого участка, то время проезда включается в рабочее по 8 часов за каждые 24 часа проезда при пятидневной рабочей неделе.

29. В рабочее время работников, в том числе специалистов, обслуживающих железнодорожно-строительные машины, включается: время на подготовку машины к работе, время непосредственной работы на машине, ожидание прицепки и отцепки от локомотива, ожидание отправления, следование по перегону, маневры на станции и постановку машины в тупик.

Время, затраченное на подготовку, погрузку и выгрузку хоппер-дозаторов и думпкаров и приведение их в транспортное положение, а также на технический уход, включается в рабочее время каждого работника бригады, обслуживающей хоппер-дозаторы и думпкары в соответствии с графиком работ.

При необходимости перемещения железнодорожно-строительных машин в нерабочем состоянии в составе поезда отдельным локомотивом или самостоятельно (для самоходного специализированного железнодорожного подвижного состава), хоппер-дозаторными и думпкарными маршрутами с железнодорожных станций погрузки к железнодорожным станциям выгрузки и обратно, работодатель с учётом мнения представительного органа работников, при создании условий для отдыха, составляет графики сменности работников, обслуживающих железнодорожно-строительные машины.

VII. Особенности режима рабочего времени работников, обслуживающих (сопровождающих) специальный железнодорожный подвижной состав, локомотивы и пассажирские вагоны

30. Время проезда работников, обслуживающих (сопровождающих) специальный железнодорожный подвижной состав вне места постоянной работы (депо приписки, дистанции, участка обслуживания дистанции пути, путевой машинной станции) в качестве пассажиров для приема специального железнодорожного подвижного состава на пограничных и других железнодорожных станциях, а также время после его сдачи и время проезда при возвращении в место постоянной работы включается в рабочее время по 7 часов за каждые 24 часа (при шестидневной рабочей неделе) нахождения в пути или на пограничных и других железнодорожных станциях. При нахождении в пути, на пограничных и других железнодорожных станциях менее 24 часов, рабочее время определяется в соответствующей пропорции.

31. В рабочее время работников, обслуживающих (сопровождающих) специальный самоходный подвижной состав (мотовозы, дрезины, специальные автотрипы для перевозки необходимых для производства работ материалов или доставки работников организаций железнодорожного транспорта или их структурных подразделений к месту работы), включается время на подготовку к

работе, время непосредственной работы, ожидание отправления, следование по перегону, маневры на железнодорожной станции и постановка в тупик.

32. Рабочее время проводников по сопровождению локомотивов, пассажирских вагонов и специального подвижного состава в недействующем состоянии из депо, дистанций в другие депо, дистанции, а также на заводы и обратно, включается в рабочее время по 12 часов в сутки, а при следовании свыше 12 часов применяется суммированный учет рабочего времени с назначением на каждую единицу подвижного состава (сплотку локомотивов, группу вагонов) по два проводника. Время следования в качестве пассажира включается в рабочее по 7 часов за каждые 24 часа нахождения в пути (при шестидневной рабочей неделе).

При сопровождении локомотива в ремонт в действующем состоянии в составе поезда (вторым локомотивом) рабочее время каждого члена локомотивной бригады отмечается в маршруте машиниста и должно быть не более 12 часов в сутки.

VIII. Особенности режима рабочего времени работников восстановительных поездов

33. Для работников восстановительных поездов применяется суммированный учет рабочего времени.

34. При выезде восстановительного поезда на ликвидацию последствий производственной аварии или стихийного бедствия в рабочее время работникам поезда включаются все часы от момента явки к месту дислокации поезда до момента возвращения поезда к месту дислокации.

35. При выезде восстановительного поезда для производства работ по устранению последствий производственных аварий или стихийных бедствий в течение длительного периода (после открытия движения поездов), работникам восстановительных поездов должны предоставляться перерывы для отдыха и питания в вагонах восстановительного поезда. Указанные перерывы в рабочее время не включаются.

36. При выезде восстановительных поездов на учебно-тренировочные занятия и на выполнение работ по договорам подряда рабочее время работников определяется на основании графика сменности.

IX. Особенности режима рабочего времени работников с ненормированным рабочим днем и работников, обслуживающих служебные и специальные вагоны

37. Работникам железнодорожного транспорта, в соответствии с перечнем должностей, определенных коллективным договором или правилами внутреннего трудового распорядка, может быть установлен режим работы с ненормированным рабочим днем, за исключением работников, обслуживающих пассажирские поезда, поездных электромехаников, а также начальников, механиков-бригадиров пассажирских поездов, не несущих сменного дежурства,

рабочее время которых определяется так же, как у проводников пассажирских вагонов поезда.

38. Для работников, работающих в должностях специалистов, обслуживающих служебные и специальные вагоны, применяется суммированный учет рабочего времени, а при необходимости рабочий день, разделённый на части. При нахождении в поездке рабочее время и время отдыха данных работников, за исключением проводников, регулируется начальником вагона или его заместителем.

В поездке продолжительность работы (смены) работников, работающих в должностях специалистов обслуживающих служебные и специальные вагоны, не должна превышать 12 часов в сутки, а при работе по месту приписки вагона - 8 часов при пятидневной рабочей неделе.

Х. Время отдыха

39. Работникам локомотивных и кондукторских бригад выходные дни (еженедельный непрерывный отдых) предоставляются в различные дни недели равномерно в течение месяца путем добавления 24 часов к расчетному времени отдыха, положенному после очередной поездки в рабочей неделе. В соответствии со статьей 110 Трудового кодекса Российской Федерации продолжительность еженедельного непрерывного отдыха не должна составлять менее 42 часов. Продолжительность ежедневного непрерывного отдыха не может сокращаться, если по расчёту она получается больше установленной. Дни еженедельного непрерывного отдыха указываются в графиках сменности (нарядах). Дни еженедельного отдыха работникам локомотивных и кондукторских бригад предоставляются только в основном пункте работы и объявляются в соответствии с правилами внутреннего трудового распорядка.

40. Дни еженедельного непрерывного отдыха работников, работающих на круглосуточных непрерывных работах, а также на других сменных работах с суммированным учетом рабочего времени, указываются в графике сменности.

Число дней еженедельного непрерывного отдыха должно быть равно числу воскресений (при шестидневной рабочей неделе) по календарю в течение учётного периода.

41. Предоставление, как исключение, дней еженедельного непрерывного отдыха в суммированном виде может допускаться:

а) с согласия работников локомотивных и кондукторских бригад, обслуживающих грузовые и пассажирские поезда - за период не более, чем две рабочих недели. При этом продолжительность сдвоенного выходного дня определяется путем добавления 24 часов к выходному дню, определяемому в порядке, предусмотренном пунктом 39 настоящего Положения;

б) для работников пассажирских поездов дальнего следования и беспересадочных вагонов (проводников пассажирских вагонов, приемосдатчиков груза и багажа, поездных электромехаников, начальников и механиков-бригадиров пассажирских поездов) - за период не более, чем две недели, а при потурном учете - за все время туры;

в) проводникам служебных и специальных вагонов и работникам, постоянная работа которых протекает в пути - за период не свыше месяца, а при продолжительности поездки свыше месяца - за время поездки;

г) бригадам рефрижераторных секций и АРВЭ - за время поездки.

42. Работникам локомотивных и кондукторских бригад после каждой поездки в оба конца в основном пункте работы (основное депо, пункт подмены локомотивных бригад по месту жительства членов бригады) предоставляется междуусменный отдых. Допускается уменьшение продолжительности междуусменного отдыха в основном пункте работы, но не более, чем на четверть от полагающегося по расчету, с соответствующим увеличением междуусменного отдыха после последующих поездок в учетном периоде. После двух ночных поездок подряд не допускается предоставление сокращённого междуусменного отдыха. Междуусменный отдых менее 16 часов (для бригад пригородных поездов – 12 часов) не допускается.

Продолжительность междуусменного отдыха определяется следующим образом:

Пример 1. Время работы локомотивной бригады за поездку составляет 20 часов, отдых в пункте подмены бригады составляет 10 часов. Включаемое в рабочее время число часов за поездку в оба конца умножается на коэффициент 2,6 и из полученного произведения вычитаются часы отдыха в пункте подмены локомотивных бригад за время поездки (коэффициент 2,6 образуется путем деления недельной нормы часов отдыха за неделю в рабочие дни на недельную норму часов рабочего времени $104 : 40 = 2,6$). Расчетный междуусменный отдых составляет $20 \times 2,6 - 10 = 42$ часа. Минимально допустимый отдых, уменьшенный на четверть составляет $42 \times 3 : 4 = 31,5$ часов.

Пример 2. Время работы локомотивной бригады за поездку составляет 8 часов, отдых в пункте подмены локомотивных бригад составляет 4 часа. Расчетный междуусменный отдых составляет $8 \times 2,6 - 4 = 16,8$ часа. Уменьшенный на четверть междуусменный отдых составит $16,8 \times 3 : 4 = 12,6$ часа. Предоставляемый в этом случае междуусменный отдых должен быть не менее 16 часов.

С учётом мнения представительного органа работников при сменном графике работы допускается предоставление междуусменного отдыха в основном пункте постоянной работы работникам локомотивных бригад продолжительностью не менее 12 часов.

43. При обслуживании пригородных поездов с продолжительностью работы работников локомотивных бригад до конечного пункта следования до четырех часов предоставляется междуусменный отдых в основном пункте работы в соответствии с графиком сменности продолжительностью, определенной в порядке предусмотренном пунктом 42 настоящего Положения.

При многократном обороте пригородного поезда в течение смены работникам локомотивных бригад может предоставляться перерыв для отдыха и питания в пункте оборота или на конечной железнодорожной станции следования поезда, а также в основном пункте работы (рассматриваемом как

пункт оборота). Перерыв для отдыха и питания может составлять менее половины времени предшествующей работы, но не менее одного часа. Время нахождения работников локомотивных бригад в пункте оборота (подмены) локомотивных бригад или в основном пункте работы локомотивных бригад до одного часа включается в рабочее время.

44. Работникам локомотивных бригад предоставляется отдых в пункте оборота (подмены), когда время непрерывной поездки (в оба конца) превышает установленную продолжительность непрерывной работы. Продолжительность отдыха (не более одного за поездку) должна составлять не менее половины отработанного времени, но не менее трех часов и не должна превышать времени работы с момента явки в основной пункт работы локомотивных бригад до сдачи локомотива в пункте оборота (подмены).

Минимальная продолжительность отдыха в пунктах оборота (подмены) может увеличиваться работодателем с учётом мнения представительного органа работников.

45. Допускается возвращение в основной пункт работы работников локомотивных и кондукторских бригад пассажирами, без предоставления отдыха в пункте освобождения их от работы.

Если работники локомотивной бригады следовали в пункт оборота локомотивов или подмены локомотивных бригад пассажирами в вагоне пассажирского поезда, то, при их согласии, они могут быть отправлены в поездку без отдыха.

46. Общее время полагающегося междуменного отдыха в основном пункте для работников, постоянная работа которых осуществляется в пути, следует определять так же, как и работникам локомотивных и кондукторских бригад в порядке, предусмотренном пунктом 42 настоящего Положения, за вычетом отдыха в пути следования с прибавлением приходящихся по календарю воскресений и нерабочих праздничных дней за поездку (туру). При этом дни еженедельного непрерывного отдыха за время поездки предоставляются в суммированном виде сразу после поездки.

Междуменный отдых работнику должен быть предоставлен после каждой поездки полностью. В отдельных случаях, определенных правилами внутреннего трудового распорядка, допускается предоставление проводникам пассажирских вагонов междуменного отдыха после обслуживания состава в течение 2-5 поездок общей продолжительностью не более 15 суток, рассматриваемых, в данном случае, как одна поездка.

В исключительных случаях, когда междуменный отдых после данной поездки не может быть предоставлен полностью, неиспользованное количество часов междуменного отдыха за данную поездку присоединяется к причитающемуся количеству часов междуменного отдыха за следующие 1-2 поездки (туры). Междуменный отдых может быть уменьшен не более, чем на четверть от полагающегося по расчёту.

Если в течение 1-2 последующих поездок (тур) неиспользованная часть междуменного отдыха за предыдущую поездку (туру) не будет

предоставлена полностью, эквивалентное количество рабочих часов считается сверхурочной работой.

47. Если продолжительность междусменного отдыха локомотивных бригад и других работников, постоянная работа которых осуществляется в пути, превысила нормальную продолжительность, то допускается соответствующее уменьшение времени междусменного отдыха после следующих поездок в данном учетном периоде, но не более, чем на четверть нормальной продолжительности.

48. Кроме междусменного отдыха в основном пункте работы работникам, постоянная работа которых осуществляется в пути, предоставляется отдых во время поездки. Продолжительность этого отдыха должна соответствовать графику сменности, принятому для этого поезда (вагона, секции), но не менее половины времени предшествующей работы.

49. Поездным электромеханикам, начальникам, механикам-бригадирам пассажирских поездов в основном пункте работы предоставляется междусменный отдых такой же продолжительности, как проводникам пассажирских вагонов того же поезда.

50. В период массовых пассажирских перевозок (июнь-сентябрь) работодателем с учётом мнения представительного органа работников, может устанавливаться особый режим времени отдыха работников бригад пассажирских поездов, кассиров билетных железнодорожных вокзалов (станций), городских железнодорожных агентств, при котором междусменный отдых по месту постоянной работы, с их письменного согласия, предоставляется в размере не менее половины времени отдыха, определяемого в порядке, предусмотренном пунктом 46 настоящего Положения. Указанное сокращенное время междусменного отдыха не может составлять менее: у работников бригад пассажирских поездов – 2 суток, кассиров билетных – 12 часов.

Особый режим времени отдыха устанавливается в порядке, определенном правилами внутреннего трудового распорядка.

Неиспользованное время междусменного отдыха, определяемое в порядке, предусмотренном пунктом 46 настоящего Положения, должно быть компенсировано работникам бригад пассажирских поездов, кассирам билетным железнодорожных вокзалов (станций), городских железнодорожных агентств предоставлением дополнительного времени отдыха по окончании периода массовых пассажирских перевозок, но не позднее 1 мая следующего календарного года или присоединено к ежегодному отпуску в те же сроки, с оплатой в установленном порядке.

51. В период летних путевых работ для работников путевых машинных станций и машинистов железнодорожно-строительных машин дистанций пути, в отдельных случаях, с их письменного согласия, и с учётом мнения представительного органа работников, допускается уменьшение продолжительности междусменного отдыха, но не более, чем на четверть от полагающегося по графику сменности и не более, чем на 24 часа в месяц.

Неиспользованное время полагающегося междуменного отдыха должно быть компенсировано работникам путевых машинных станций и машинистам железнодорожно-строительных машин дистанций пути путём предоставления дополнительного времени отдыха по окончании летних путевых работ, но не позднее 1 мая следующего календарного года или присоединено к ежегодному отпуску в те же сроки, с оплатой в установленном порядке.