



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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 6 » ноября 2013 г.

Москва

№ 2374р

**Об утверждении Положения об организации в ОАО «РЖД» работы по
системе информации «Работник на пути»**

В целях активизации работы по предупреждению производственного травматизма, связанного с наездом подвижного состава на работников, выполняющих работы на железнодорожных путях:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 января 2014 г. прилагаемое Положение об организации в ОАО «РЖД» работы по системе информации «Работник на пути» (далее - Положение).

2. Начальникам филиалов ОАО «РЖД» довести настоящее Положение до сведения причастных работников и обеспечить контроль за его выполнением.

3. Признать утратившим силу с 1 января 2014 г. Положение об организации в ОАО «РЖД» работы по системе информации «Человек на пути», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 25 июня 2010 г. №1361р.

Старший вице-президент
ОАО «РЖД»

В.А.Гапанович



УТВЕРЖДЕНО

распоряжением ОАО «РЖД»
от 06.11.2013 № 2374р

ПОЛОЖЕНИЕ

об организации в ОАО «РЖД» работы
по системе информации «Работник на пути»

1. Область применения

1.1. Настоящее Положение распространяется на деятельность филиалов ОАО «РЖД», занятых в перевозочном процессе.

1.2. Настоящее Положение является организационно-методическим документом, устанавливающим общие требования к организации работы по системе информации «Работник на пути».

1.3. Начальникам филиалов ОАО «РЖД» и региональных дирекций¹ при заключении договоров с подрядными организациями, производственная деятельность которых связана с нахождением на пути общего пользования, предусматривать в договорах необходимость соблюдения работниками указанных организаций требований настоящего Положения.

1.4. На основе настоящего Положения филиалами ОАО «РЖД» могут разрабатываться внутренние документы с учетом специфики, структуры и эксплуатирующихся автоматизированных систем управления.

2. Общие положения

2.1. Порядок обеспечения безопасности работников при выполнении работ на железнодорожных путях регламентируется соответствующими правилами и инструкциями, положениями, должностными обязанностями по соблюдению мер безопасности при производстве работ, технико-распорядительными актами станций.

2.2. Система информации «Работник на пути» направлена на предупреждение случаев производственного травматизма по причине наезда подвижного состава на работающих на железнодорожных путях и обеспечение контроля за соблюдением работниками правил нахождения на железнодорожных путях, а также на уменьшение количества случаев, влияющих на ухудшение функционального состояния машиниста и снижение его работоспособности.

¹ Региональные дирекции – структурные подразделения центральных дирекций - филиалов ОАО «РЖД» осуществляющие свою деятельность на полигонах железных дорог (например: дирекция по управлению терминально-складским комплексом, дирекция пассажирских обустройств и т.д.). Структурные подразделения – структурные подразделения региональной дирекции (например: дистанция пути, путевая машинная станция, эксплуатационное локомотивное депо, дистанция электрификации и электроснабжения и т.д.).

2.3. Главным функциональным звеном в работе системы информации "Работник на пути" являются:

локомотивные бригады Дирекции тяги, Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, Дирекции скоростного сообщения (далее – локомотивные бригады);

машинисты (водители) и помощники специального самоходного подвижного состава, железнодорожно-строительных машин (далее – бригады ССПС).

Локомотивные бригады и бригады ССПС осуществляют действия по предупреждению наездов подвижного состава на работающих на путях и принимают меры по оповещению дежурного по станции или поездного диспетчера при диспетчерской централизации (далее - ДЦ) об имеющихся местах нарушениях правил безопасного выполнения работ.

Работники других хозяйств осуществляют действия по предупреждению нарушений требований безопасности со стороны локомотивных бригад и бригад ССПС.

2.4. Работники, обслуживающие сооружения и устройства объектов инфраструктуры железных дорог и связанные с движением поездов, должны быть одеты в сигнальные жилеты, с нанесенными трафаретами, указывающими принадлежность владельца к соответствующему структурному подразделению региональной дирекции (службе дирекции инфраструктуры).

Работники подрядных организаций используют в работе сигнальные жилеты желтого цвета 2 класса защиты.

2.5. В системе информации «Работник на пути» должны быть задействованы все работники, участвующие в перевозочном процессе.

2.6. Перечень нарушений требований безопасности при нахождении на железнодорожных путях представлен в приложении №1 к настоящему положению.

2.7. Примерная схема передачи информации по системе информации «Работник на пути» по выявленным нарушениям требований безопасности представлена в приложении №2 к настоящему положению.

2.8 Матрица распределения ответственности по организации работы системы информации «Работник на пути» представлена в приложении №3 к настоящему положению.

3. Действия локомотивных бригад и бригад ССПС

3.1. Общие действия поездной и маневровой локомотивной бригады, бригады ССПС при приближении к месту работ:

3.1.1. При приближении к месту работ на перегонах и железнодорожных станциях, а также при следовании по неправильному пути, при неблагоприятных погодных условиях, понижающих видимость (туман, дождь, снегопад, метель и др.) и недостаточной освещенности

машинист локомотива (ССПС) подает оповестительные сигналы, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от переносных сигналов. Оповестительные сигналы подают также при приближении поезда к сигнальным знакам «С», переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости, при подходе и проследовании кривых участков пути с неудовлетворительной видимостью, выемок, тоннелей, при подходе к переездам, к съёмным подвижным единицам и при приближении к находящимся на путях людям.

3.1.2. При приближении поезда к работающим, идущим по путям или находящимся в междупутье людям, машинист локомотива (ССПС) обязан подавать оповестительные сигналы до тех пор, пока не будет освобожден путь, и люди не сойдут с него в безопасное место. Если путь, по которому следует поезд, своевременно не освобожден, то машинист должен принять меры к остановке поезда.

3.1.3. О каждом случае нарушений работниками требований безопасности при нахождении на железнодорожных путях, а также случае экстренного торможения поезда с целью предотвращения наезда на работников, машинист локомотива (ССПС), немедленно, по поездной радиосвязи сообщает дежурному ближайшей станции, поезвному диспетчеру при диспетчерской централизации.

Дежурный ближайшей железнодорожной станции незамедлительно проверяет фактическую принадлежность предполагаемых нарушителей к структурному подразделению, дочернему (зависимому) обществу ОАО «РЖД» (далее – ДЗО), или подрядной организации, исходя из записей в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (формы ДУ-46) и информации по полученным предупреждениям, внесенным в бланк формы ДУ-61 и незамедлительно передает информацию дежурному (диспетчеру) причастного структурного подразделения.

3.1.4. Если при проследовании поезда по соседнему пути продолжаются работы, и люди не ушли на безопасное расстояние (кроме случаев производства работ в «технологическое окно» в графике движения поездов или при ограждении места работ сигналами остановки), прежде, чем информировать об этом дежурного по станции или поездного диспетчера, машинист локомотива (ССПС) должен сообщить о нарушении по поездной радиосвязи машинисту встречного поезда, указав точное место нахождения людей.

3.1.5. Машинист встречного поезда (ССПС), получив такое извещение, принимает необходимые меры к предупреждению наезда путем подачи более частых оповестительных сигналов большой громкости, снижения скорости, а если расстояние до места нахождения людей менее тормозного пути, принимает экстренные меры к остановке поезда.

3.1.6. В информации дежурному по станции или поезвному диспетчеру при ДЦ машинист локомотива (ССПС) или его помощник

указывают точное время, место (станция, перегон, путь, километр, пикет, стрелочный перевод), количество работающих (по возможности) и характер нарушения, структурное подразделение, ДЗО, или подрядную организацию, работники которых нарушили правила нахождения на путях, номер поезда и локомотива, с которым следует, свою фамилию.

3.1.7. Все замечания в пути следования по системе информации "Работник на пути" локомотивная бригада записывает на оборотной стороне бланка ДУ-61 (бланк предупреждений).

3.1.8. По прибытии в депо, структурное подразделение – балансодержатель ССПС машинист (водитель) записывает все выявленные замечания в журнал регистрации нарушений по системе информации «Работник на пути» (далее – журнал регистрации нарушений), который находится у дежурного, либо передает указанные сведения по телефону (в случае удаленности от места расположения дежурного), с отметкой «передано по телефону».

При этом указывается: дата, время, место выявления нарушения (станция, перегон, путь, километр, пикет, стрелочный перевод), своя фамилия, номер поезда, локомотива, количество работающих (по возможности), характер нарушения, фамилия дежурного по станции или поездного диспетчера, которому была передана информация; структурное подразделение, ДЗО или подрядная организация, работники которых нарушили правила нахождения на путях.

В случае передачи информации машинисту встречного поезда, или поезда, следующего вслед, в раздел «кому и когда передано сообщение» дополнительно вносится номер поезда и фамилия машиниста.

В случае оборудования локомотива (ССПС) видеорегистратором дополнительно могут предоставляться видеоматериалы.

Рекомендуемая форма журнала приведена в приложении №4 к настоящему положению.

3.2 Ответственным лицом депо (дистанции) в течение 24 часов информация из журнала регистрации нарушений вносится в информационно-аналитическую систему нарушений безопасности движения "Замечания машинистов" (далее - АСУ ЗМ), для принятия профилактических мер со стороны структурных подразделений, работники которых допустили нарушение требований охраны труда.

Замечания, выявленные в течение выходных и праздничных дней, вносятся в АСУ ЗМ в течение первого рабочего дня, следующего за ними.

3.3. Действия поездной локомотивной бригады скоростных и высокоскоростных поездов:

3.3.1. О каждом случае нахождения работников на расстоянии менее 5 метров от крайнего рельса при пропуске поездов, следующих со скоростью свыше 140 км/ч, машинист локомотива немедленно по поездной радиосвязи сообщает дежурному ближайшей станции, поездному диспетчеру при ДЦ.

3.4. Действия маневровой локомотивной бригады:

3.4.1. При производстве маневровой работы методом осаживания, (вагонами вперед) перед началом движения, машинист локомотива сообщает составителю поездов (кондуктору грузового поезда, помощнику составителя) о наличии мест производства работ по маршруту следования. Машинист маневрового локомотива должен убедиться в правильности восприятия информации о наличии мест производства работ составителем поездов.

3.4.2. Во всех случаях нарушения правил нахождения работников на путях по маршруту следования маневрового состава, которые могут привести к наезду, машинист обязан прекратить маневры, а при движении вагонами вперед составитель поездов принимает меры для остановки поезда и сообщает машинисту о выявленных нарушениях правил нахождения работников на путях.

3.4.3. О случаях нарушений работниками требований безопасности при нахождении на железнодорожных путях, для записи в журнале регистрации нарушений, машинист маневрового локомотива по станционной (маневровой) или поездной радиосвязи сообщает:

- при работе на станционных путях - дежурному по станции или маневровому диспетчеру;
- при работе на деповских путях локомотивного депо – дежурному по эксплуатационному локомотивному депо, а по окончании смены производит запись в журнал регистрации нарушений;
- при работе на железнодорожных путях вагонного депо, дистанции пути, путевой машинной станции и других подразделений, расположенных в границах железных дорог – дежурному по станции.

4. Действия дежурных (диспетчеров)

4.1. Действия дежурного по станции, поездного диспетчера при ДЦ:

4.1.1. Дежурный по станции, поездной диспетчер при ДЦ, получив сообщение от машиниста локомотива (ССПС) или его помощника о нарушении работающими требований безопасности при производстве работ, немедленно передает его дежурному (диспетчеру) структурного подразделения и ДЗО (в случае выявления нарушений, допущенных работниками ДЗО), а также машинистам локомотивов (ССПС), следующих по перегону, где выявлено нарушение в случае нахождения работников на железнодорожных путях при следовании поезда по соседнему пути.

4.1.2. Поездной диспетчер, при получении сообщения об экстренном торможении поезда от дежурного по станции или машиниста (на участках с диспетчерской централизацией) делает пометку на графике исполненного движения и передает сообщение диспетчеру соответствующей региональной дирекции, по принадлежности.

4.1.3. О случаях нарушений требований безопасности работниками станций дежурный по станции, поездной диспетчер при ДЦ сообщает начальнику станции или его заместителю для принятия мер по устранению нарушения и немедленного расследования случая нарушения.

4.1.4. После передачи информации в структурное подразделение (региональную дирекцию), работники которого допустили нарушения, и ДЗО (в случае выявления нарушений, допущенных работниками ДЗО), дежурный по станции, поездной диспетчер при ДЦ делает запись в журнале регистрации нарушений об этом.

4.1.5. При наличии связи с местом работ дежурный по станции или поездной диспетчер при ДЦ дает указание руководителю работ о немедленном принятии мер по устранению нарушения.

4.2. Действия дежурного по эксплуатационному локомотивному депо, моторвагонному депо, дирекции скоростного сообщения, дежурного (диспетчера) структурных подразделений, эксплуатирующих ССПС:

если нарушителем является работник эксплуатационного локомотивного депо, моторвагонного депо, структурного подразделения Дирекции скоростного сообщения дежурные указанных подразделений ставят об этом в известность руководителей для принятия срочных мер по устранению нарушений и немедленного расследования случаев.

4.3. Действия дежурных (диспетчеров) структурных подразделений, работники которых предположительно допустили нарушения:

4.3.1. Дежурный (диспетчер), получив сообщение о нарушении работниками требований безопасности при нахождении на железнодорожных путях:

- при наличии связи с местом работ, дает руководителю работ указание о немедленном принятии мер к устранению нарушений;

- немедленно ставит об этом в известность лицо, в непосредственном подчинении которого находятся работники, допустившие нарушение, руководителя подразделения, инженера по охране труда, или лицо, на которое возложены эти обязанности;

- при получении сообщения о выявлении нарушения работниками подрядных организаций, в том числе ДЗО, требований безопасности при производстве работ дополнительно передает информацию диспетчеру соответствующей региональной дирекции (для которой этими организациями выполняются подрядные работы).

4.3.2. Дежурный (диспетчер) оформляет запись в журнале регистрации нарушений.

4.3.3. Дежурный дистанции пути при получении информации о нарушениях работниками дистанции пути порядка ограждения места производства работы (сигналистами, сигнальными знаками) и работе на железнодорожных путях без выдачи предупреждений немедленно ставит об этом в известность руководителя дистанции пути, а также через дежурного по станции дает команду о прекращении работы при условии обеспечения

безопасности движения поездов до прибытия одного из руководителей дистанции пути. Руководитель дистанции пути при получении информации о нарушениях работниками дистанции пути немедленно выезжает на расследование случая и после его проведения принимает решение о продолжении работы.

5. Организация работы по системе информации «Работник на пути» в эксплуатационных локомотивных и моторвагонных депо, в структурных подразделениях Дирекции скоростного сообщения

5.1 Оператор (инженер) цеха эксплуатации из журнала регистрации нарушений вносит информацию в классификатор нарушений по системе «Работник на пути» АСУ ЗМ. Ответы о принятых мерах из АСУ ЗМ (подраздел «Работник на пути») записывает в графу 8 журнала, а также производит подтверждение ответа в АСУ ЗМ.

Замечания, выявленные не при работе подрядных организаций, телеграммой (телефонограммой) направляются в структурное подразделение, для которого выполняются данные работы и в соответствующую региональную дирекцию.

Контроль за правильностью ввода оператором (инженером) информации в АСУ ЗМ осуществляет заместитель начальника депо по эксплуатации.

5.2 Инженер по охране труда эксплуатационного локомотивного (моторвагонного) депо, структурного подразделения Дирекции скоростного сообщения осуществляет контроль за работой по системе информации «Работник на пути», еженедельно проверяет журнал регистрации нарушений по системе информации «Работник на пути», находящийся у дежурного по депо, если нарушителем является работник депо, принимает участие в расследовании данного случая и готовит материал о выявленных нарушениях к рассмотрению у руководства депо, а также предложения по повышению эффективности системы информации «Работник на пути». В случае удаленности подразделений инженер по охране труда проверяет журнал регистрации нарушений при проведении плановых проверок, но не реже, чем 1 раз в месяц.

5.3 Начальник эксплуатационного локомотивного (моторвагонного) депо, структурного подразделения Дирекции скоростного сообщения:

в течение суток (после возвращения бригады в депо) обеспечивает передачу выявленных нарушений (случаев экстренного торможения) по системе информации «Работник на пути» в адрес причастных руководителей структурных подразделений, соответствующую

региональную дирекцию, ДЗО, службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги, заместителю начальника железной дороги по территориальному управлению;

на планерных совещаниях с локомотивными бригадами проводит разъяснительную работу о необходимости, целях и задачах системы информации «Работник на пути», прорабатывает перечень возможных нарушений требований безопасности при нахождении на железнодорожных путях, озвучивает руководителям подразделений выявленные нарушения требований безопасности труда при выполнении работ на железнодорожных путях;

готовит предложения по поощрению локомотивных бригад в соответствии с разделом 10 настоящего положения;

ежемесячно рассматривает итоги работы по системе информации «Работник на пути».

5.4 Заместитель начальника депо по эксплуатации:

осуществляет контроль за правильностью работы в системе АСУ ЗМ «Работник на пути»;

ежедневно проверяет порядок ведения журнала регистрации нарушений по системе информации «Работник на пути» и своевременность получения ответов, принимает немедленные меры в случае несвоевременного представления ответов.

5.5 Главный инженер депо:

не реже 2 раз в месяц проверяет порядок ведения журнала регистрации нарушений по системе информации «Работник на пути» и своевременность получения ответов, принимает немедленные меры в случае несвоевременного предоставления ответов;

ежегодно включает в план проведения технической учебы с локомотивными бригадами вопросы организации работы по системе информации «Работник на пути»;

если нарушителем является работник депо, возглавляет расследование данных случаев.

5.6. Машинист-инструктор депо:

при проведении технической учебы с локомотивными бригадами изучает организацию работы по системе информации «Работник на пути»;

при проведении контрольно-инструкторских и целевых проверок осуществляет контроль за работой системы информации «Работник на пути».

6. Организация работы по системе информации «Работник на пути» в структурных подразделениях, эксплуатирующих специальный самоходный подвижной состав

6.1 В структурных подразделениях приказом назначается лицо, ответственное за работу с журналом регистрации нарушений по системе информации «Работник на пути» и внесение информации в АСУ ЗМ подраздел «Работник на пути».

Замечания, выявленные по работе подрядных организаций, телеграммой (телефонограммой) направляются в структурное подразделение, для которого выполняются данные работы и в соответствующую региональную дирекцию.

6.2 Машинист (водитель) ССПС передает выявленные замечания дежурному по станции, поезвному диспетчеру при диспетчерской централизации, а после окончания смены записывает информацию в журнал регистрации нарушений по системе информации «Работник на пути», находящийся в структурном подразделении (участке).

При невозможности произвести запись в журнал регистрации нарушений лично, машинист (водитель) ССПС передает сообщение по телефону диспетчеру структурного подразделения (участка), который в свою очередь производит запись в журнале регистрации нарушений с отметкой «Принято по телефону».

Информацию из журнала регистрации нарушений по системе информации «Работник на пути» в течение суток с момента записи, ответственное лицо в структурном подразделении вносит в классификатор нарушений по системе «Работник на пути» АСУ ЗМ подраздел «Работник на пути».

6.3 Инженер по охране труда осуществляет контроль за работой по системе информации «Работник на пути», еженедельно проверяет журнал регистрации нарушений по системе информации «Работник на пути», находящийся у дежурного; если нарушителем является работник структурного подразделения, принимает участие в расследовании данного случая и готовит материал о выявленных нарушениях к рассмотрению у руководства, а также предложения по повышению эффективности системы информации «Работник на пути». В случае удаленности подразделений инженер по охране труда проверяет журнал регистрации нарушений при проведении плановых проверок, но не реже, чем 1 раз в месяц.

6.4 Начальник структурного подразделения (балансодержателя ССПС):

в течение суток (после записи в Журнале) выявленное нарушение (случаи экстренных торможений) по системе информации «Работник на пути» передает в адрес причастных руководителей структурных подразделений, соответствующую региональную дирекцию, ДЗО, службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги, заместителю начальника железной дороги по территориальному управлению;

готовит предложения по поощрению локомотивных бригад в соответствии с разделом 10 настоящего положения;

ежемесячно рассматривает итоги работы машинистов ССПС по системе информации «Работник на пути», по результатам принимает корректирующие меры по активизации работы в данном направлении.

6.5 Руководитель, ответственный за эксплуатацию ССПС (заместитель начальника, или главный инженер):

не реже 2 раз в месяц проверяет порядок ведения журнала регистрации информации «Работник на пути» и своевременность получения ответов;

проводит разъяснительную работу среди машинистов ССПС о необходимости, целях и задачах системы информации «Работник на пути»;

осуществляет контроль за вводом данных в АСУ ЗМ;

ежегодно включает в план проведения технической учебы с машинистами ССПС вопросы по организации работы по системе информации «Работник на пути».

7. Порядок рассмотрения случаев нарушений требований безопасности, переданных по системе информации «Работник на пути»

7.1. Руководитель эксплуатационного локомотивного депо, моторвагонного депо, структурного подразделения Дирекции скоростного сообщения, структурного подразделения, эксплуатирующего ССПС, обеспечивают передачу сведений о нарушениях, выявленных машинистами (водителями ССПС) по системе информации «Работник на пути» в причастные структурные подразделения в порядке, указанном в разделах 5 и 6 настоящего положения.

О каждом случае экстренного торможения поезда для предотвращения наезда на работников (или нарушении работающими требований безопасности при производстве работ при пропуске скоростного или высокоскоростного поезда, а также нарушении работниками подрядных организаций) дополнительно в течение суток телеграммой извещается

руководство службы охраны труда и промышленной безопасности железной дороги и соответствующие региональные дирекции.

7.2. Руководитель структурного подразделения после получения информации о нарушениях работниками правил безопасности в 3-х суточный срок расследует случай нарушения и принимает меры к нарушителям и непосредственным руководителям в порядке, установленном ОАО «РЖД» и Трудовым кодексом Российской Федерации, при этом работники и их непосредственный руководитель (мастер, бригадир, машинист-инструктор), не обеспечившие соблюдение требований безопасности при работе на путях, должны пройти внеочередную проверку знаний правил и инструкций по охране труда.

Не позднее чем через 3 дня руководитель структурного подразделения сообщает в письменной форме в локомотивное (моторвагонное) депо, структурное подразделение Дирекции скоростного сообщения, подразделение приписки ССПС, а также соответствующие региональные дирекции о принятых мерах и проведенных мероприятиях по исключению повторения допущенных нарушений. Результаты рассмотрения оформляются протоколом и приказом. Со всеми причастными работниками структурного подразделения проводится внеплановый инструктаж по обстоятельствам нарушения требований безопасности.

В случае нарушения требований безопасности работниками подрядной организации руководитель структурного подразделения в 3-х суточный срок проводит разбор с приглашением ее представителей. Материалы разбора направляются в соответствующую региональную дирекцию для рассмотрения и принятия дальнейших решений в соответствии условиями заключенного договора.

7.3. Если руководитель структурного подразделения установил, что сообщение о нарушении передано в адрес его подразделения ошибочно, он обязан в суточный срок отклонить данное замечание в АСУ ЗМ с обоснованием причины отклонения.

7.4. Случаи экстренного торможения для предотвращения наезда на работников и нарушений работающими требований безопасности при производстве работ при пропуске скоростного или высокоскоростного поезда, рассматриваются соответствующими региональными дирекциями в 10-дневный срок.

Результаты рассмотрения оформляются протоколом и приказом. Копии протоколов и приказов представляются в службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги.

7.5 В случае возникновения спорных ситуаций рассмотрение проводится заместителем главного инженера железной дороги по региону.

7.6 Случаи нарушения работниками ДЗО требований безопасности при производстве работ рассматриваются руководством службы охраны труда и промышленной безопасности железной дороги в 10-дневный срок с

определением мер направленных на предупреждение наездов подвижного состава. Результаты рассмотрения оформляются протоколом.

7.7. При отсутствии ответов на замечание машинистов (водителей ССПС) в течение 10 дней руководство структурного подразделения, сообщившее о нарушении, информирует об этом руководство службы охраны труда и промышленной безопасности железной дороги и соответствующие региональные дирекции, для принятия мер по представлению ответов.

7.8 В случае, когда поступивший ответ на выявленное машинистом (водителем ССПС) нарушение признается формальным², руководство структурного подразделения, сообщившее о нарушении, обязано направить повторную телеграмму в адрес руководства структурного подразделения, давшего формальный ответ. Копия телеграммы также направляется в службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги и причастные региональные дирекции.

8. Действия работников при выявлении нарушений со стороны локомотивных бригад (бригад ССПС)

8.1 Работники, выявившие нарушения, допущенные локомотивными бригадами (бригадами ССПС) (несвоевременная подача оповестительных сигналов, движение локомотива, ССПС с выключенными прожекторами и огнями фонарей у буферного бруса) обязаны немедленно при помощи имеющихся средств связи сообщить дежурному ближайшей станции, а на участках с диспетчерской централизацией (при отсутствии ДСП) - поезвному диспетчеру следующую информацию: дату, время, место выявления нарушения (километр, пикет, путь), свою фамилию, характер нарушения с обязательным получением подтверждения о приеме (фамилию дежурного по станции или поездного диспетчера, которому была передана информация).

8.2 Дежурный по станции (поездной диспетчер) передает информацию в причастное структурное подразделение руководитель которого в 10-ти дневный срок проводит разбор и о принятых мерах сообщает заявителю и в соответствующие региональные дирекции.

9. Контроль за действиями системы информации «Работник на пути»

9.1. В структурном подразделении руководитель ежемесячно рассматривает эффективность работы системы информации «Работник на

² Ответ признается формальным, если в нем не указан предполагаемый виновник нарушения, отсутствует информация о проведенном разборе и принятых мерах.

пути», в том числе с использованием имеющихся в АСУ ЗМ отчетных форм. Результаты оформляются протоколом, при необходимости приказом.

9.2. В органе управления железной дороги и в территориальных управлениях:

9.2.1. Заместитель главного инженера железной дороги по региону, совместно с заместителем начальника дирекции инфраструктуры по региону еженедельно рассматривает эффективность работы системы информации «Работник на пути» с приглашением руководителей структурных подразделений, где были допущены случаи нарушений требований безопасности работниками при нахождении на железнодорожном пути.

9.2.2. Главный инженер железной дороги ежемесячно рассматривает результаты работы системы информации «Работник на пути» с докладом службы охраны труда и промышленной безопасности и заслушиванием руководителей региональных дирекций, где допущены случаи нарушений требований безопасности и формальное рассмотрение случаев выявленных нарушений, а также с приглашением представителей ДЗО (по согласованию).

9.3 В региональной дирекции руководитель ежемесячно рассматривает эффективность работы системы информации «Работник на пути» с приглашением руководителей структурных подразделений и подрядных организаций, где допущены случаи нарушений требований безопасности работниками при нахождении на железнодорожном пути.

9.4. По итогам рассмотрения определяются конкретные меры, направленные на повышение эффективности работы системы информации «Работник на пути» и предупреждение наездов подвижного состава, а также предложения по привлечению к ответственности работников, допустивших случаи грубых нарушений требований безопасности и формального рассмотрения случаев выявления нарушений. Результаты оформляются протоколом, при необходимости приказами.

9.5. В случае несогласия с результатами рассмотрения спорных замечаний у заместителя главного инженера железной дороги по региону замечание рассматривается главным инженером железной дороги с указанием виновного структурного подразделения.

9.6. Региональными дирекциями ежеквартально, до 15 числа следующего квартала, составляются (выверяются) перечни подрядных организаций с которыми заключены договоры по выполнению работ на железнодорожных путях (в зоне железнодорожных путей). Указанные перечни направляются в причастные структурные подразделения, региональные дирекции, владеющие подвижным составом, службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги, региональную дирекцию управления движением.

9.7. Контроль за работой системы информации «Работник на пути» в структурных подразделениях и региональных дирекциях осуществляется при проведении всех видов проверок по вопросам охраны труда.

Замечания, выявленные руководителями (инженерно-техническими работниками) при проезде в кабинах локомотивов (моторвагонного подвижного состава, ССПС) через локомотивные бригады передаются дежурному по станции (поездному диспетчеру при ДЦ) и вносятся по прибытию в депо, структурное подразделение – балансодержатель ССПС локомотивной бригадой в журнал регистрации нарушений.

10. Порядок поощрения локомотивных бригад за работу по системе информации «Работник на пути»

Порядок поощрения локомотивных бригад и специального самоходного подвижного состава за работу по системе информации «Работник на пути» осуществляется в порядке, установленном распоряжениями ОАО "РЖД" от 10 июля 2013 г. №1538р и от 15 августа 2013 г. №1780р.

11. Знаки принадлежности структурным подразделениям

11.1 В целях повышения эффективности работы системы информации «Работник на пути» на сигнальных жилетах должны наноситься трафареты из букв и цифр черного цвета: со стороны спины высотой 15-20 см, указывающие принадлежность владельца к соответствующему структурному подразделению, а на груди, в верхней части, высотой 7-10 см, указывающие принадлежность владельца к региональной дирекции (хозяйству дирекции инфраструктуры).

Трафареты должны быть нанесены таким образом, чтобы они были хорошо различимы с движущегося подвижного состава.

11.2 В хозяйстве движения для работников всех железнодорожных станций применяется действующий трафарет «ДС».

11.3 Сигналисты также должны быть обеспечены отличительными знаками – сигнальными нарукавниками.

Приложение № 1
к Положению об организации в
ОАО «РЖД» работы по системе
информации «Работник на пути»

**Перечень нарушений требований безопасности при нахождении на
железнодорожных путях**

№ п/п	Наименование нарушения
1.	Несвоевременный уход работающих с пути на безопасное расстояние (ближе 2 м от крайнего рельса в сторону обочины и менее чем за 400 м до приближающегося поезда), в том числе и при проходе поезда по соседнему пути, если место работ не ограждено сигналами остановки (при применении экстренного торможения)
2.	Расположение людей сидящих на рельсах, на концах шпал, напольных и наземных устройствах, пирамидах километрового запаса рельсов
3.	Спрыгивание со стоящего подвижного состава в междупутье при проходе поезда по смежному пути
4.	Передвижение внутри рельсовой колеи в попутном направлении движения поездов на перегоне (на двухпутном участке)
5.	Нахождение в междупутье во время прохода поездов по смежным путям
6.	Переход через путь перед близко идущим поездом на станции (менее чем за 400 метров до приближающегося поезда)
7.	Подлезание под вагоны стоящего состава
8.	Протаскивание рабочих инструментов под вагонами (кроме осмотрщиков вагонов под огражденным поездом)
9.	Работа людей на железнодорожном пути без сигнальных жилетов или в жилете, не отвечающем своему назначению (без светоотражающих вставок и обозначения принадлежности владельца к соответствующему структурному подразделению)
10.	Нахождение в колее соседнего пути при проходе поезда (кроме случаев, когда место работ ограждено сигналами остановки или на пути находится бригада контактной сети, работающая с изолирующей съёмной вышкой) и ближе 2 метров от крайнего рельса со стороны обочины
11.	Работа без выдачи предупреждений на поезда об особой бдительности локомотивных бригад в случаях предусмотренных ПТЭ
12.	Работа без ограждения места работ установленным порядком (отсутствие сигналистов, переносных сигналов и неполное или неправильное ограждение места работ)
13.	Не прекращение работ на соседнем пути в "окно" при проходе поезда

№ п/п	Наименование нарушения
14.	Работа на пути в одно лицо (кроме путевых обходчиков, обходчиков искусственных сооружений, дежурных по переездам, бригадира пути или мастера, выполняющих промеры пути)
15.	Отсутствие сигналиста в группе работающих на станции
16.	Перевозка путевого инструмента и материалов на двухколесных однорельсовых или одноосных тележках без сопровождения монтерами пути в количестве, достаточном для заблаговременного, до подхода поезда, снятия с пути тележки (менее 2-х человек)
17.	Не ограждение дефектоскопной тележки или тележки для перевозки инструмента и материалов с обеих сторон специально выделенными сигналистами с красными флажками
18.	Проезд составителя поездов на подножке вагона в негабаритном месте
19.	Переход через путь составителя поездов перед вагонами (при роспуске вагонов на сортировочных горках или при осуществлении маневров толчками) или вход в пространство между вагонами после начала их движения
20.	Проезд составителя поездов на автосцепке, стоя на платформе или сидя на ее бортах, на раме платформы (вагона), под ними или на них во время маневров и других перемещениях
21.	Нахождение осмотрщика вагонов, принимающего поезд «с ходу», вне зоны «островок безопасности»
22.	Неограждение бригад, работающих со съёмной изолирующей вышкой, сигналистами в установленном порядке
23.	Нахождение у съёмной изолирующей вышки при работе на пути менее 4-х человек (включая руководителя работ и работающих наверху монтеров)
24.	Нахождение на рабочей площадке съёмной изолирующей вышки более 2-х человек
25.	Снятие съёмной изолирующей вышки на соседний путь при пропуске поезда
26.	Нахождение на изолированной приставной лестнице при работе на контактной сети более одного исполнителя
27.	Отсутствие наблюдающего в бригаде работающих или выполнение в одно лицо на станции или перегоне работы по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ, средств автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда, устройств и систем механизированных и автоматизированных сортировочных горках
28.	Выполнение работы на светофорах (мостиках, консолях) во время движения поездов по железнодорожному пути, к которому относится светофор, и смежным железнодорожным путям на перегоне
29.	Не ограждение мест проведения работ по ремонту кабеля на перегонах при поперечном пересечении железнодорожных путей и параллельном прохождении в теле земляного полотна
30.	Отсутствие на сигналистах сигнальных нарукавников

Приложение № 2
к Положению об организации в ОАО «РЖД» работы
по системе информации «Работник на пути»

Схема передачи информации по нарушениям требований безопасности в системе «Работник на пути»



Приложение № 3
к Положению об организации в
ОАО «РЖД» работы по системе
информации «Работник на пути»

**Матрица распределения ответственности
по организации работы системы информации "Работник на пути" (СИРП)**

Вертикаль управления		Структурные подразделения проводящие работы на путях			Структурные подразделения участвующие в работе СИРП (в части сбора и передачи информации)			Дирекции (службы) участвующие в работе СИРП		Дирекции - владельцы тягового подвижного состава, ССПС			РЦКУ						Центральные дирекции (ЦТ, ЦДМВ, ЦДИ, ДОСС, ЦДПО)	ЦБТ
№	Процесс	ДИ (ПЧ, ШЧ, ВЧДЭ, ЭЧ, ПМС)	ДС, МЧ, РПС, ПМС, другие подразделения	ДЗО, подрядчики, другие организации проводящие работы на путях	ДС	ТЧЭ, ТЧприг, ДОСС	ПМС, ЭЧ, ШЧ, НС другие подразделения, владеющие ССПС	ДИ (П, Ш, Э, ДПМ)	Д, ДМ, НС, ДРП, другие дирекции полигона дороги	Дирекция моторвагонного подвижного состава, ДОСС	ДИ (как балансодержатель ССПС)	Дирекция тяги	Н	НГ	Зам Н (тер)	Зам НГ (тер)	Аппарат РБ (включая территориальный уровень)	НБТ		
1.	Организация работы СИРП																			
1.1.	Передача оперативной информации о нарушениях безопасности производства работ на путях	ИНФ	ИНФ	ИНФ	ОТВ	ИСП	ИСП	ИНФ, К (АСУ ЗМ)	ИНФ, К (АСУ ЗМ)	ОТВ	ОТВ	ОТВ				ИНФ, К (АСУ ЗМ)		ИНФ, К (АСУ ЗМ)		
1.2.	Расследование случаев нарушений безопасности работы на путях	ОТВ, ИСП	ОТВ, ИСП	ОТВ, ИСП	ИНФ	ИНФ, К	ИНФ, К	ИНФ, К (АСУ ЗМ)	ИНФ, К (АСУ ЗМ)	ИНФ, К	ИНФ, К	ИНФ, К				ИНФ, К		ИНФ, К		
1.3.	Расследование экстренных торможений вследствие нарушений безопасности работ на путях	ОТВ, ИСП	ОТВ, ИСП	ОТВ, ИСП	ИНФ	ИНФ, К	ИНФ, К	ИНФ, К	ИНФ, К	ИНФ, К	ИНФ, К	ИНФ, К				ИНФ, К		ИНФ, К		
1.4.	Рассмотрение экстренных торможений вследствие нарушений безопасности работ на путях	ОТВ, ИСП	ОТВ, ИСП	ОТВ, ИСП	ИНФ	ИНФ, К	ИНФ, К	ОТВ, ИСП* К	ОТВ, ИСП* К	ИНФ, К	ИНФ, К	ИНФ, К		ИНФ	ИНФ	ИНФ, К		ИНФ, К		
1.5.	Рассмотрение в целом работы по СИРП	ИСП	ИСП	ИСП	ИНФ	ИСП, ИНФ, К	ИНФ	ОТВ	ОТВ	ОТВ	ОТВ	ОТВ	ИНФ (от НГ при необходимости)	ИНФ, К, ОТВ		К, ОТВ		ИНФ, К		
1.6.	Проведение планёрных совещаний с локомотивными бригадами	уч	уч	уч	уч	ОТВ, уч		ИНФ, К	ИНФ, К	ОТВ, К	ОТВ, К	ОТВ, К								
1.7.	Анализ расшифровки кассет "КЛУБ" за подачей звуковых сигналов машинистами во время следования по местам с ограниченной видимостью и с особо сложными условиями работы (при наличии предупреждений) и принятие					ОТВ				ОТВ, К		ОТВ, К								

Вертикаль управления		Структурные подразделения проводящие работы на путях			Структурные подразделения участвующие в работе СИРП (в части сбора и передачи информации)			Дирекции (службы) участвующие в работе СИРП		Дирекции - владельцы тягового подвижного состава, ССПС			РЦКУ						Центральные дирекции (ЦТ, ЦДМВ, ЦДИ, ДОСС, ЦДПО)	ЦБТ
№	Процесс	ДИ (ПЧ, ШЧ, ВЧДЭ, ЭЧ, ПМС)	ДС, МЧ, РЦС, ПМС, другие подразделения	ДЗО, подрядчики, другие организации проводящие работы на путях	ДС	ТЧЭ, ТЧприг, ДОСС	ПМС, ЭЧ, ШЧ, НС другие подразделения, владеющие ССПС	ДИ (П, Ш, Э, ДПМ)	Д, ДМ, НС, ДРП, другие дирекции полигона дороги	Дирекция моторвагонного подвижного состава, ДОСС	ДИ (как балансодержатель ССПС)	Дирекция тяги	Н	НГ	Зам Н (тер)	Зам НГ (тер)	Аппарат РБ (включая территориальный уровень)	НБТ		
1.8.	Проведение расширенных планёрных совещаний с локомотивными бригадами	уч	уч	уч	уч	ИСП		уч	уч	ОТВ		ОТВ	УЧ (по графику)	УЧ (по графику)	УЧ (по графику)	УЧ (по графику)	уч	УЧ (по графику)		
2.	Контроль за работой СИРП																			
2.1.	Контроль за обеспечением безопасности работ на путях (при проезде в кабине локомотива ССПС)	ИСП	ИСП		ИСП	ИСП	ИСП	ИСП	ИСП	ИСП	ИСП	ИСП		ИСП-при проверках	ИСП-при проверках	ИСП-при проверках	ИСП при проверках	ИСП-при проверках	ИНФ, К	ИНФ, К
2.2.	Контроль за работой СИРП при проведении комплексных, целевых, оперативных проверок и технических ревизий	уч	уч		уч	уч	уч	ОТВ ИСП	ОТВ ИСП	ОТВ ИСП	ОТВ ИСП	ОТВ ИСП	ИНФ (от НГ при необходимости)	ИНФ	ИНФ, К	уч	ОТВ (при технических ревизиях)	ОТВ, ИСП	ИНФ, К	ИНФ, К
2.3.	Мониторинг работы подсистемы "Работник на пути" АСУ ЗМ	ИСП	ИСП	ИНФ, К	ИСП	ИСП	уч	ОТВ, К	ОТВ, К	ОТВ, К	ОТВ, К	ОТВ, К	ИНФ (от НГ при необходимости)	ИНФ	ИНФ	ИНФ, К		ИНФ, К	ОТВ, ИНФ	ИНФ, К
3.	Работа системы по нарушениям локомотивных бригад в пути следования																			
3.1.	Передача оперативной информации по нарушениям, допущенным локомотивными бригадами в ходе следования (неподача сигнала, несвоевременное торможение, работа без световой сигнализации и т.д.)	уч	уч	уч	уч	ИСП	ИСП	ОТВ	ОТВ	ИНФ, К, ОТВ	ИНФ, К, ОТВ	ИНФ, К, ОТВ		ИНФ		ИНФ, К		ИНФ, К	ИНФ, К	ИНФ, К
3.2.	Расследование и рассмотрение нарушений, допущенных локомотивными бригадами в ходе следования (выявленных со стороны работников к действиям локомотивных бригад).	ИНФ, К	ИНФ, К	ИНФ	ИНФ	ОТВ ИСП	ОТВ, ИСП	ИНФ, К	ИНФ	ОТВ, К	ОТВ, К	ОТВ, К		ИНФ		ИНФ, К		ИНФ, К	ИНФ, К	ИНФ, К

Условные обозначения

ОТВ подразделение - ответственное за выполнение процесса
К проводит контроль
УЧ участвует в работе
ИНФ информируется о результатах работы ответственным
ИСП непосредственный исполнитель

* при экстренных торможениях, замечаниях локомотивными бригадами скоростных и высокоскоростных поездов

приложение № 4
к Положению об организации в
ОАО «РЖД» работы по системе
информации «Работник на пути»

Ж У Р Н А Л

регистрации нарушений по системе информации «Работник на пути»

№№ п/п	Число, месяц, год и время нарушения	Место происшествия (станция, перегон, путь, километр, пикет, стрелочный перевод)	Характер нарушения	Наименование подразделения, работниками которого нарушены требования безопасности
1	2	3	4	5

Ф.И.О. машиниста, № поезда, локомотива, (ССПС)	Кому и когда передано сообщение	Принятые меры (должность, ФИО виновных, наложенное взыскание, дата и № приказа, сумма премиальных выплаченных локомотивной бригаде)	Кому и когда передано о принятых мерах
6	7	8	9

Примечание: Журнал заполняется дежурным по станции или поездным диспетчером при ДЦ, диспетчером структурного подразделения, а также машинистом локомотива (ССПС) по прибытии их в депо (подразделение приписки ССПС).