

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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

25 ИЮНЯ 2010
«___» _____ г.

Москва

№ 1361р

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

В целях активизации работы по предупреждению производственного травматизма, связанного с наездом подвижного состава на работников, выполняющих работы на путях железных дорог ОАО «РЖД»:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 августа 2010 г. прилагаемое Положение об организации в ОАО «РЖД» работы по системе информации «Человек на пути» (далее - Положение).

2. Начальникам департаментов и управлений ОАО «РЖД», железных дорог – филиалов ОАО «РЖД» и других филиалов ОАО «РЖД» довести настоящее распоряжение до сведения всех причастных работников и обеспечить контроль за его исполнением.

3. Начальникам железных дорог – филиалов ОАО «РЖД» в 2010 году организовать доработку модуля «Человек на пути» и классификатора нарушений по системе информации «Человек на пути» АСУ «Замечания машиниста» в соответствии с требованиями Положения.

4. Начальнику Управления охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД» Черкасову В.В., начальнику Департамента информатизации и корпоративных процессов управления Илларионову А.В. разработать до 1 августа 2011 г. АСУ «Система контроля и мониторинга по информации «Человек на пути».

Старший вице-президент
ОАО «РЖД»

В.А. Гапанович



УТВЕРЖДЕНО

распоряжением ОАО «РЖД»
от 25.06.2010 г. № 1361р

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

1. Область применения

1.1. Настоящее Положение распространяется на железные дороги - филиалы ОАО «РЖД», другие функциональные филиалы ОАО «РЖД».

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

1.3. Начальникам филиалов ОАО «РЖД» при заключении договоров со сторонними организациями, производственная деятельность которых связана с выездом на пути общего пользования, предусматривать в договорах требования указанного Положения.

1.4. На основе настоящего Положения филиалами ОАО «РЖД» разрабатываются внутренние документы с учетом специфики, структуры филиала и эксплуатирующихся АСУ.

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 «Человек 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.

2.3. Главным функциональным звеном в работе по системе информации «Человек на пути» является локомотивная бригада, осуществляющая действия по предупреждению наездов подвижного состава на работающих на путях и принимающая меры по оповещению дежурного по станции или поездного диспетчера при диспетчерской централизации (далее при ДЦ) об имеющих место нарушениях правил безопасного выполнения работ.

2.4. Работники, обслуживающие сооружения и устройства железных дорог и связанные с движением поездов, должны быть одеты в сигнальные жилеты, с нанесенным трафаретом, указывающим принадлежность владельца к соответствующему структурному подразделению.

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

2.6. Перечень наиболее распространенных нарушений представлен в Приложении № 1 к настоящему положению.

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

3. Действия локомотивных бригад

3.1. Общие действия поездной и маневровой локомотивной бригады, машинистов (водителей) 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 с него не сойдут 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, поездному диспетчеру при диспетчерской централизации.

3.1.4. Если при проследовании поезда по соседнему пути продолжают 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 при движении поездов до 140 км/ч), 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 (кроме машинистов скоростных и высокоскоростных поездов при движении поезда выше 160 км/ч).

3.1.6. В информации дежурному по станции или поездному 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, подразделение железной дороги, подразделение функционального филиала ОАО «РЖД», находящееся на территории деятельности железной дороги (далее – подразделение других филиалов ОАО «РЖД»), стороннюю 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 информации "Человек на пути" локомотивная бригада записывает на обратной стороне бланка ДУ-61 (бланк предупреждений).

3.1.8. По прибытии в эксплуатационное локомотивное депо машинист записывает замечание в журнал регистрации нарушений по системе информации «Человек на пути» (далее – журнал регистрации нарушений), который должен находиться у дежурного по эксплуатационному локомотивному (оборотному) депо (далее – эксплуатационное локомотивное депо). 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; подразделение железной дороги, других филиалов ОАО «РЖД», сторонней организации, работники которых нарушили правила нахождения на путях. Рекомендуемая форма журнала приведена в Приложении № 2 к настоящему положению.

3.2. Действия поездной локомотивной бригады скоростных и высокоскоростных поездов:

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

3.3. Действия маневровой локомотивной бригады:

3.3.1. 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.

3.3.2. Во всех случаях нарушений правил нахождения работников на путях, которые могут привести к наезду, машинист обязан прекратить маневры, а при движении вагонами вперед составитель поездов принимает меры для остановки поезда.

3.3.3. 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, ПМС и других подразделений железных дорог – дежурному по станции.

3.4. Действия машинистов и водителей ССПС и других самоходных машин:

3.4.1. Машинисты и водители ССПС и других самоходных машин по окончании работы, по месту приписки, делают запись в журнале регистрации нарушений, который находится у диспетчера соответствующего подразделения (дежурного дистанции пути, диспетчера дистанции СЦБ, сменного инженера регионального центра связи (РЦС), энергодиспетчера и др.)

3.4.2. Во всех случаях при невозможности произвести запись в журнал регистрации нарушений лично, машинист или водитель ССПС передает сообщение по телефону диспетчеру соответствующего подразделения (дежурному дистанции пути, диспетчеру дистанции СЦБ, сменному инженеру регионального центра связи (РЦС), энергодиспетчеру и др.), который в свою очередь производит запись в журнал регистрации нарушений с отметкой «передано по телефону».

4. Действия дежурных (диспетчеров) железных дорог и других филиалов ОАО «РЖД»

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 поезвному диспетчеру, дежурному (диспетчеру) подразделения железной дороги, других филиалов ОАО «РЖД» (в зависимости от того, чьи работники допустили нарушения) и ДЗО ОАО «РЖД» (в случае выявления нарушений, допущенных работниками ДЗО ОАО «РЖД»).

При получении сообщения о выявлении нарушения работниками сторонних организаций, в том числе ДЗО ОАО «РЖД», требований безопасности при производстве работ дежурный по станции, поездной диспетчер при ДЦ дополнительно передает информацию диспетчеру соответствующей службы железной дороги (для которой этими организациями выполняются подрядные работы) и дежурному железной дороги (в случае выявления нарушений, допущенных работниками ДЗО ОАО «РЖД»).

4.1.2. При получении сообщения от машиниста локомотива скоростного или высокоскоростного поезда или его помощника о нарушении, дежурный по станции, поездной диспетчер при ДЦ дополнительно передает информацию диспетчеру соответствующей службы железной дороги и территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», находящегося на территории деятельности железной дороги (далее – территориальное подразделение других филиалов ОАО «РЖД») по принадлежности.

4.1.3. 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 службы железной дороги, территориального подразделения других филиалов ОАО «РЖД» по принадлежности.

4.1.4. 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.

4.1.5. После передачи информации в подразделение железной дороги, других филиалов ОАО «РЖД», работники которого допустили нарушения, и ДЗО ОАО «РЖД» (в случае выявления нарушений, допущенных работниками ДЗО ОАО «РЖД»), дежурный по станции, поездной диспетчер при ДЦ делает запись в журнале регистрации нарушений об этом.

4.1.6. 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 (дежурного (диспетчера) подразделения железной дороги, других филиалов ОАО «РЖД» эксплуатирующего ССПС):

4.2.1. Получив информацию от машиниста локомотива (водителя ССПС) или его помощника о нарушении правил нахождения на пути работниками подразделения железной дороги, других филиалов ОАО «РЖД» и сторонних организаций, дежурный по эксплуатационному локомотивному депо (дежурный (диспетчер) подразделения железной дороги, других филиалов ОАО «РЖД» эксплуатирующего ССПС) сообщает о нарушении лицу, на которое возложены обязанности по контролю за действием системы информации «Человек на пути».

4.2.2. Порядок и ответственные за внесение замечаний по системе информации «Человек на пути» в действующие АСУ определяется внутренним документом филиала ОАО «РЖД».

4.2.3. Если нарушителем является работник локомотивного депо, дежурный по эксплуатационному локомотивному депо ставит об этом в известность руководителя депо для принятия срочных мер по устранению нарушений и немедленного расследования случая.

4.3. Действия дежурных (диспетчеров) подразделения железной дороги, других филиалов ОАО «РЖД»:

4.3.1. Дежурный (диспетчер) подразделения железной дороги, других филиалов ОАО «РЖД», 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.

4.3.2. 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 руководителя 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.

4.3.3. Дежурный (диспетчер) подразделения железной дороги и других филиалов ОАО «РЖД» оформляет запись в журнале регистрации нарушений.

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

5.1. Руководитель эксплуатационного локомотивного депо и руководитель дистанции пути; сигнализации, централизации и блокировки; электроснабжения и др. подразделения, эксплуатирующего ССПС, через работника, ответственного за ведение журнала регистрации нарушений, выявленных машинистами по системе информации «Человек на пути», обязан незамедлительно телеграммой или телефонограммой передать в адрес причастных руководителей подразделений железной дороги, других филиалов ОАО «РЖД» и ДЗО ОАО «РЖД» (в случае нарушений, допущенных работниками ДЗО ОАО «РЖД») выявленное нарушение. 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 сторонних организаций) дополнительно в течение суток телеграммой или телефонограммой извещается руководство службы охраны труда и промышленной безопасности железной дороги, причастной службы железной дороги и территориального подразделения другого филиала ОАО «РЖД».

5.2. Руководитель подразделения железной дороги и других филиалов ОАО «РЖД» 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), не обеспечивший 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 подразделения железной дороги, другого филиала ОАО «РЖД» сообщает в письменной форме в локомотивное депо (подразделение приписки ССПС), а также в службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги, причастную службу железной дороги и территориальное подразделение другого филиала ОАО «РЖД» о принятых мерах и проведенных мероприятиях по исключению повторения допущенных нарушений. Результаты рассмотрения оформляются протоколом и приказом. Со всеми причастными работниками подразделения железной дороги и другого филиала ОАО «РЖД» проводится внеплановый инструктаж по обстоятельствам нарушения требований безопасности.

5.3. Если руководитель подразделения железной дороги или другого филиала ОАО «РЖД» установил, что сообщение о нарушении передано в адрес его подразделения ошибочно, он обязан в суточный срок телеграммой уведомить об этом эксплуатационное локомотивное депо (подразделение

приписки ССПС) и службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги, а также принимает меры к выявлению нарушителя.

5.4. Случаи экстренного торможения для предотвращения наезда на работников и нарушений работающими требований безопасности при производстве работ при пропуске скоростного или высокоскоростного поезда, рассматриваются руководством причастной службы железной дороги и территориального подразделения другого филиала ОАО «РЖД» в 10-дневный срок. Результаты рассмотрения оформляются протоколом и приказом. Копии протоколов и приказов представляются в службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги.

Все выявленные нарушения требований безопасности на железнодорожных путях работниками сторонних организаций (кроме работников ДЗО «ОАО «РЖД»), а также все случаи экстренных торможений поездов для предотвращения наезда на работающих и нарушений работающими требований безопасности при производстве работ при пропуске скоростного или высокоскоростного поезда расследуются в 10-дневный срок главным инженером причастной службы железной дороги, для которой этими организациями выполняются подрядные работы. Материалы рассмотрения предоставляются в службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги.

Случаи нарушений работниками ДЗО ОАО «РЖД» 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.

5.5. В эксплуатационном локомотивном депо (подразделении приписки ССПС) лицо, на которое возложены обязанности по контролю за действием системы информации «Человек на пути», должно ежедневно проверять журнал регистрации нарушений, находящийся у дежурного эксплуатационного локомотивного депо, (диспетчера подразделения приписки ССПС) и делать отметки о принятых мерах по ранее выявленным нарушениям.

5.6. При отсутствии ответов на замечание машинистов (водителей ССПС) в течение 10 дней руководство структурного подразделения, сообщившее о нарушении, должно информировать об этом руководство службы охраны труда и промышленной безопасности железной дороги, причастной службы железной дороги или территориального подразделения другого филиала ОАО «РЖД».

5.7. В случае, когда поступивший ответ на выявленное машинистом (водителем ССПС) нарушение признается формальным, руководство структурного подразделения, сообщившее о нарушении, обязано направить повторную телеграмму в адрес руководства подразделения, давшего формальный ответ. Копию телеграммы направляет также в адрес

руководства службы охраны труда и промышленной безопасности железной дороги, причастной службы железной дороги или территориального подразделения другого филиала ОАО «РЖД».

6. Обязанности инженера по охране труда подразделения железной дороги и другого филиала ОАО «РЖД»

6.1. Инженер по охране труда подразделения (или лицо, на которое возложены эти обязанности):

- проверяет записи в журнале регистрации нарушений соответственно у дежурного (диспетчера) подразделения и делает отметки о принятых мерах по ранее выявленным нарушениям;
- готовит материал о выявленных нарушениях к рассмотрению у руководства подразделения, а также предложения по повышению эффективности системы информации «Человек на пути».

7. Контроль за действиями системы информации «Человек на пути»

7.1. В подразделениях железной дороги и других филиалов ОАО «РЖД»:

7.1.1. Руководитель подразделения ежемесячно рассматривает эффективность работы системы информации «Человек на пути».

7.1.2. Результаты оформляются протоколом, при необходимости приказом.

7.2. В органе управления железной дороги:

7.2.1. Ежемесячно руководством службы железной дороги рассматривается эффективность работы системы информации «Человек на пути» с приглашением руководителей подразделений, где допущены случаи грубых нарушений требований безопасности работниками при нахождении на железнодорожном пути. Материалы рассмотрения представляются в службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги.

7.2.2. Ежеквартально главным инженером железной дороги рассматриваются результаты работы системы информации «Человек на пути» с докладом службы охраны труда и промышленной безопасности и заслушиванием руководителей служб железной дороги, территориальных подразделений других филиалов ОАО «РЖД», где допущены случаи грубых нарушений требований безопасности и формальное рассмотрение случаев выявленных нарушений, а также с приглашением представителей ДЗО ОАО «РЖД» (по согласованию).

7.2.3. По итогам рассмотрения определяются конкретные меры, направленные на повышение эффективности работы системы «Человек на пути» и предупреждение наездов подвижного состава, а также предложения по привлечению к ответственности работников подразделений других филиалов ОАО «РЖД», допустивших случаи грубых нарушений требований безопасности и формального рассмотрения случаев выявления нарушения.

Результаты оформляются протоколом, при необходимости приказами по железной дороге.

7.4. В территориальных подразделениях других филиалов ОАО «РЖД»:

7.4.1. Ежемесячно руководством территориального подразделения филиала ОАО «РЖД» рассматривается эффективность работы системы информации «Человек на пути» с приглашением руководителей структурных подразделений, где допущены случаи грубых нарушений требований безопасности работниками при нахождении на железнодорожном пути.

7.4.2. По итогам рассмотрения определяются конкретные меры, направленные на повышение эффективности работы системы «Человек на пути» и предупреждения наездов подвижного состава. Результаты оформляются протоколом, при необходимости приказами территориального подразделения филиала ОАО «РЖД». Материалы рассмотрения представляются в службу охраны труда и промышленной безопасности железной дороги.

7.5. Контроль за действием системы информации «Человек на пути» в службах железной дороги, подразделениях железной дороги, других филиалов ОАО «РЖД» осуществляется при проведении всех видов проверок по вопросам охраны труда.

8. Порядок поощрения локомотивных бригад за активное участие в работе системы информации «Человек на пути»

Поощрение работников локомотивных бригад и специального самоходного подвижного состава за активное участие в работе системы информации «Человек на пути» осуществляется в порядке, установленном ОАО «РЖД».

9. Знаки принадлежности структурным подразделениям

В целях повышения эффективности работы системы информации «Человек на пути» во всех структурных подразделениях, которые выдают своим работникам сигнальные жилеты, на жилете со стороны спины должны наноситься трафареты из букв и цифр высотой 15-20 см, указывающие принадлежность владельца к соответствующему структурному подразделению.

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

1. Нарушения требований безопасности при нахождении на железнодорожных путях общие для всех подразделений филиалов ОАО «РЖД» и сторонних организаций:

1.1. 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;

1.2. Нахождение работников при пропуске поездов, следующих со скоростью более 140 км/ч на расстоянии менее 5 метров от крайнего рельса;

1.3. Расположение людей сидя на рельсах, трансформаторных ящиках, других напольных и наземных устройствах, на концах шпал, пирамидах километрового запаса рельсов;

1.4. Спрыгивание со стоящего подвижного состава на междупутье при проходе поезда по смежному пути;

1.5. Передвижение внутри рельсовой колеи в попутном направлении движения поездов на перегоне (на двухпутном участке);

1.6. Передвижение и нахождение на междупутье во время прохода поездов по смежным путям;

1.7. Переход через путь перед близко идущим поездом на станции (менее чем за 400 метров до приближающегося поезда);

1.8. Подлезание под вагоны стоящего состава;

1.9. Протаскивание рабочих инструментов под вагонами (кроме осмотровиков вагонов под огражденным поездом);

1.10. Переход через путь по автосцепкам между вагонами стоящего состава;

1.11. Проход людей между автосцепками расцепленных вагонов при расстоянии между ними менее 10 метров (кроме составителей при выполнении маневров);

1.12. Выход на соседний путь и переход пути вблизи стоящего состава на расстоянии менее 5 метров с головы или хвоста состава (кроме составителей при выполнении маневров, дежурных стрелочных постов);

1.13. Сход с подножки вагона или поднятие на подножку вагона до полной остановки состава;

1.14. Наступать на рельс, крестовину, контррельс, нахождение отдельных частей тела между рамным рельсом и острым концом, между крестовиной и подвижным сердечником крестовины;

1.15. Работа людей на железнодорожном пути без сигнальных жилетов (кроме работников, носящих специальные рабочие костюмы с сигнальной светоотражающей вставкой) или в жилете, не отвечающем своему

назначению (без светоотражающих вставок и обозначения принадлежности владельца к соответствующему структурному подразделению);

1.16. Нахождение на соседнем пути при проходе поезда (кроме случаев, когда место работ ограждено сигналами остановки или на пути находится бригада контактной сети, работающая с изолирующей съёмной вышкой);

1.17. Нахождение работников на расстоянии менее 5 метров от крайнего рельса при работе машин, оборудованных щебнеочистительными устройствами, путеукладчиков, электробалластеров и других машин тяжёлого типа;

1.18. Работа без выдачи предупреждений на поезда об особой бдительности локомотивных бригад в случаях предусмотренных пунктом 16.31 ПТЭ.

2 Нарушения, допускаемые работниками хозяйства пути:

2.1. Работа без выдачи предупреждений на поезда об особой бдительности локомотивных бригад (в местах с неудовлетворительной видимостью или при работе с электро-, пневмо – инструментом, ухудшающим слышимость);

2.2. Работа без ограждения места работ установленным порядком, в том числе отсутствие сигналистов и неполное или неправильное ограждение места работ;

2.3. Ограждение нетиповыми переносными сигналами остановки;

2.4. Не прекращение работ на соседнем пути в «окно» при проходе поезда;

2.5. Нахождение на междупутье во время производства работ в «окно» при проследовании поезда по смежному пути;

2.6. Работа на пути в одно лицо (кроме путевых обходчиков, обходчиков искусственных сооружений, дежурных по переездам, бригадира пути или мастера, выполняющих промеры пути);

2.7. Отсутствие сигналиста в группе работающих на станции;

2.8. Неограждение сигналами остановки места работ (требующее ограждение сигналами остановки) на перегоне и станции;

2.9. Перевозка путевого инструмента и материалов на двухколёсных однорельсовых или одноосных тележках без сопровождения монтерами пути в количестве, достаточном для заблаговременного, до подхода поезда, снятия с пути тележки (менее 2-х человек);

2.10. Неограждение дефектоскопной тележки или тележки для перевозки инструмента и материалов с обеих сторон специально выделенными сигналистами с красными флажками.

3 Нарушения, допускаемые работниками хозяйства перевозок

3.1. Проезд составителя поездов на подножке вагона в негабаритном месте;

3.2. Вход на переходную площадку (подножку) вагона или сход с неё до полной остановки состава;

3.3. 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;

3.4. Нахождение составителя поездов в кабине маневрового локомотива при движении вагонами вперед;

3.5. Проезд составителя поездов на автосцепке, на раме платформы, стоя на платформе, сидя на её бортах, на грузах, находящихся на платформе;

3.6. Расцепка вагонов в пределах стрелочных переводов, настилов переездов, в негабаритных местах, а также в местах погрузки и выгрузки навалочных грузов во время движения маневрового состава.

4 Нарушения, допускаемые работниками вагонного хозяйства (дирекции)

4.1. Выполнение работ по техническому обслуживанию вагонов, нахождение под ними на неограждённом в установленном порядке составе;

4.2. Нахождение внутри вагонов, под ними или на них во время маневров и других перемещениях;

4.3. Нахождение осмотрщика вагонов, принимающего поезд «с ходу», вне зоны «островка безопасности».

5 Нарушения, допускаемые работниками хозяйства электрификации

5.1. Не ограждённые бригады, работающие со съёмной изолирующей вышкой, сигнаристами в установленном порядке;

5.2. Нахождение у съёмной изолирующей вышки при работе на пути менее 4-х человек (включая руководителя работ и работающих наверху монтеров);

5.3. Нахождение на рабочей площадке съёмной изолирующей вышки более 2-х человек;

5.4. Снятие съёмной изолирующей вышки на соседний путь при пропуске поезда;

5.5. Работа на междупутье вблизи работающей дрезины;

5.6. Нахождение на рабочей площадке дрезины более 3-х электромонтеров;

5.7. Нахождение на изолированной приставной лестнице при работе на контактной сети более одного исполнителя.

6 Нарушения, допускаемые работниками хозяйства автоматики и телемеханики

6.1. 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;

6.2. Выполнение работы на светофорах (мостиках, консолях) во время движения поездов по железнодорожному пути, к которому относится светофор, и смежным железнодорожным путям на перегоне;

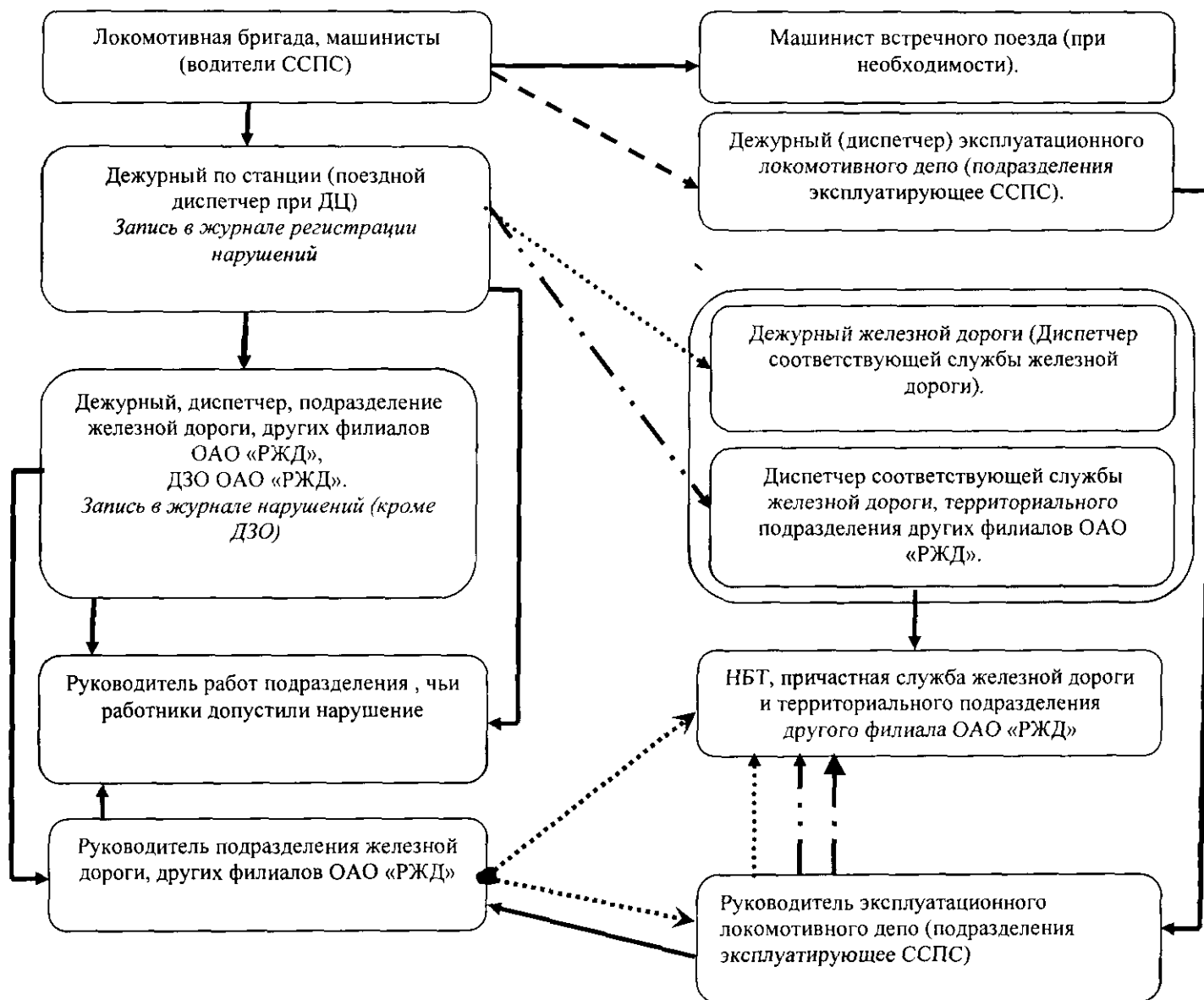
6.3. Приварка рельсовых соединителей без защитных очков.

7 Нарушения, допускаемые работниками хозяйства связи

7.1. Производство работ без наблюдающего и сигналиста на устройствах и сооружениях связи в габарите подвижного состава на станциях и перегонах (трасса кабелей связи, опоры парковой связи громкоговорящего оповещения (ПСГО), переговорные парковые колонки, настройка и регулировка контуров и др.);

7.2. Неограждение мест проведения работ по ремонту кабеля на перегонах при поперечном пересечении железнодорожных путей и параллельном прохождении в теле земляного полотна.

**Примерная схема
передачи информации по системе информации «Человек на пути»
по выявленным нарушениям требований безопасности**



- Передача средствами голосовой связи (радиостанция, телефон).
- - - - -→ Запись в журнале регистрации нарушений.
-→ Передача информации в случае выявления нарушения работниками ДЗО ОАО «РЖД» (сторонней организации).
-→ Передача информации в случае выявления нарушения машинистом скоростного или высокоскоростного поезда.
-→ Передача информации о принятых мерах.
-→ Передача информации о случае экстренного торможения поезда для предотвращения наезда на работника.

Ж У Р Н А Л

регистрации нарушений по системе информации «Человек 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, дистанции пути, локомотивному (оборотному) депо, оператором по обслуживанию и ремонту вагонов и контейнеров, диспетчером дистанции СЦБ, ПМС, энергодиспетчером, сменного инженера регионального центра связи (РЦС) и другими подразделениями железной дороги и других филиалов, а также машинистом локомотива, дрезины или другой самоходной машины по прибытии их в депо или гараж.