



ПРОТОКОЛ
СЕЛЕКТОРНОГО СОВЕЩАНИЯ У НАЧАЛЬНИКА
ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ
П.А. Иванова

от « 26 » сентября 2014 г. № 178-533/иц

Присутствовали:

- | | | |
|--------------------------|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| в студии ОАО «РЖД» | - | руководители Центральной дирекции, управлений, служб и отделов |
| в студиях железных дорог | - | руководители дирекций управления движением, центров организации работы железнодорожных станций, начальники железнодорожных станций. |

I. О состоянии безопасности движения поездов в хозяйстве перевозок сети железных дорог за 8 месяцев и истекший период сентября 2014 года

(Козлова, Мальцев, Климец, Иванов)

В сентябре текущего года резко ухудшено положение с обеспечением безопасности движения в подразделениях Центральной дирекции управления движением.

За истекший период 2014 года в сравнении с аналогичным периодом 2013 года количество событий, связанных с нарушением безопасности движения, возросло на 3% (35/34).

Наихудшее положение остается в Куйбышевской дирекции, которая допустила увеличение количества транспортных событий почти в 2 раза (7/4), в том числе превысив заданный целевой показатель по безопасности движения. Значительное количество событий допущено в Северо-Кавказской дирекции, по вине работников которой допущены 6 событий (2013 год – 7 событий; целевой показатель – 6 событий).

В 4 раза увеличено количество событий по отношению к аналогичному периоду прошлого года в Южно-Уральской дирекции (4/1). Рост событий допущен в Октябрьской (3/0), Калининградской (1/0), Московской (2/1) дирекциях управления движением.

В сентябре текущего года допущено три события, два из них на Горьковской дирекции (2/0), одно – на Московской (1/0).

01.09.2014 на станции Зеленино Горьковской дирекции управления движением допущено столкновение маневрового состава (22 вагона) с отцепившейся хвостовой частью грузового поезда. Маневровый состав по

указанию составителя поездов Разоренова С.А. выехал в вытяжку. При этом Разоренов С.А. остался в районе приемоотправочных путей, по указанию ДСП Чибисова А.Н., убирал тормозные башмаки из-под готового к отправлению грузового поезда. После уборки тормозных башмаков и отправления поезда составитель поездов направился на вытяжной путь. Освободив приемо-отправочный путь, при следовании по выходной горловине произошел саморасцеп. Не доходя до маневрового состава, составитель поездов в условиях ограниченной видимости (темное время суток, туман), увидел вагоны. Решив, что это хвост маневрового состава, дал указание машинисту маневрового локомотива осадить маневровый состав с вытяжки на приемоотправочный путь, это привело к столкновению и сходу подвижного состава.

21.09.2014 на станции Курск Орловско-Курского ДЦС Московской дирекции управления движением в период особого режима работы в 00 часов 05 минут при производстве маневровой работы допущен сход двух вагонов на 51 сортировочно-отправочном пути. Планом маневровой работы предусматривалась перестановка группы из 28-ми вагонов с 44 сортировочно-отправочного пути на 51 свободный путь того же парка с последующим осаживанием в северную сторону для предъявления к отправлению. Составитель поездов Калинин Е.Н. после надвига группы из 28 вагонов на горку в нарушение пункта № 3.3.3 «Инструкции по работе немеханизированной горки малой мощности станции Курск» (при нормативе не более 20 вагонов) произвел роспуск на свободный 51 путь. Регулировщик скорости движения вагонов 14 стрелочного района Новиков А.В. для торможения вагонов уложил два тормозных башмака. Отцеп проследовал тормозную позицию с превышением установленной скорости. Регулировщик 13 стрелочного района Головенкин А.Ю. для исключения выхода подвижного состава за полезную длину 51 пути уложил под движущийся отцеп еще четыре тормозных башмака, при этом длина тормозного пути вагонов составила более 20 метров из-за чего произошла приварка тормозного башмака к рельсу. В результате допущен сход одного вагона всеми колесными парами и второго вагона одной тележкой.

24.09.2014 в 04 часа 07 минут на станции Зюрзя Ижевского региона, при приеме хозяйственного поезда № 8251 на 7 путь станции допущен перевод стрелки № 7 под последней тележкой хвостового вагона, с последующим ее взрезом, без схода подвижного состава.

Расследованием установлено, что с 23.09.2014 с 18 часов 10 минут до 23 часов 59 минут было запланировано «окно» по реконструкции I главного пути перегона Уфимка – Зюрзя, которое фактически было предоставлено 24.09.2014 с 01 часа 07 минут до 05 часов 00 минут. Планом работ предусматривалось отправление 5-ти хозяйственных единиц со станции Уфимка с последующим их прибытием на станцию Зюрзя.

Заместитель начальника станции Красноуфимск Шуклина А.А., ответственная за обеспечение безопасности движения поездов согласно

заявке, допустила организацию производства работ в «окно» без соответствующего телеграфного указания, технологии, плана работ, при производстве работ на посту дежурного по станции не находилась. В нарушение требований телеграфного указания ОАО «РЖД» от 21.07.2003 № 3020 перед производством работ в «окно» при отправлении двух и более единиц, а также при производстве работ с выключением из централизации устройств СЦБ, начальник станции Красноуфимск Зудов А.В. инструктаж не провел.

В это же время с 01 часа 10 минут до 05 часов 00 минут по станции Зюрзя было предоставлено «окно» на участке пути от стрелки № 5 до стрелки № 9. В связи с включением из централизации участков 3-5 СП, 9 СП, для обеспечения работ, в 03 часа 56 минут ДСП Идолов С.А. (в должности с 04.03.2014) принял решение организовать прием поезда № 8251 на 7 путь станции при запрещающем показании входного светофора Н.

При приготовлении маршрута приема поезду № 8251 ДСП Идолов С.А. через и.о. зам. ПМС-215 Ишметова М.Р. установил свободность участка 3-5СП. После чего, без приказа ДНЦ и проверки свободности стрелочной секции, работником хозяйства перевозок, перевел съезд 5/7 с помощью вспомогательной кнопки, и в 04 часа 00 минут передал приказ по радиосвязи машинисту поезда № 8251 проследовать запрещающее показание входного светофора Н.

Для приготовления маршрута приема следующего поезда № 8353 на I путь станции в 04 часа 06 минут ДСП Идолов С.А. по регистрируемому телефону РОПС вызвал и.о. зам. ПМС-215 Ишметова М.Р., который доложил ему о свободности стрелки № 5, при этом ДСП Идолов С.А. не убедился в свободности стрелки № 7. Повторно, не убедившись в свободности стрелочной секции и без приказа ДНЦ перевел съезд 5/7 с помощью вспомогательной кнопки, занятый подвижным составом. В 04 часа 07 минут зазвенел звонок взреза, о чем ДСП Идолов С.А. сообщил руководителю работ. В результате взреза на стрелочном переводе № 7 повреждена первая межостряковая тяга.

В ходе расследования обстоятельств допущенного события установлены причинно-следственные связи. В нарушение пункта 4.1.2, распоряжения ОАО «РЖД» от 29.11.2011 № 2560р, начальником дирекции управления движением Климцом И.Б. не установлен порядок работы помощника дежурного по станции Зюрзя на время производства работ в «окно».

Начальником Ижевского ДЦС Хаковым С.Н. в нарушение пункта 4.1.1 распоряжения ОАО «РЖД» от 29.11.2011 № 2560р не обеспечено присутствие ДС, ДНЧ на время производства работ в «окно».

ДНЦ Бондарев А.Д. не осуществлял контроль за работой дежурного по станции Зюрзя Идолова С.А., при приеме поездов в условиях производства работ.

В нарушение пункта 16 ИДП ДСП Зюрзя систематически нарушается порядок приема дежурства. В электронном журнале формы ДУ-2 не указываются показания счетчиков, наличие инвентаря строгого учета. В нарушение пункта 11 распоряжения ОАО «РЖД» от 01.12.2009 № 2444р при отсутствии электронных ключей ЭЦП журнал ДУ-2 не распечатывается, прием-сдача дежурства подписями ДСП не заверяется.

ДСП Идоловым С.А. не выполнены требования пункта 5 приложения 13 к ИДП в части проверки свободности стрелки № 7 от подвижного состава при подготовлении маршрута. В нарушение требований пункта 12 приложения 13 к ИДП и пункта 2.2.9 «Инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ станции Зюрзя» ДСП Идов С.А. стрелки в маршруте приема поезда № 8251 на 7 путь кнопкой замыкания - не замкнул. В нарушение пункта 13.2 ТРА станции, пункта 4.1 протокола от 18.08.2006 № ВМ-84/пр вспомогательной кнопкой пользовался без получения регистрируемого приказа ДНЦ. В нарушение пункта 4.1 ТРА станции проверку свободности стрелок от подвижного состава осуществлял по докладам работников ПМС.

Данное событие на станции Зюрзя стало возможно по причине низкого уровня подготовки дежурно-диспетчерского персонала. В Ижевском ДЦС не организована работа по подбору и расстановке кадров, не работает система обучения и наставничества.

Случай нарушения безопасности движения поездов в соответствии с пунктом 5 приказа Минтранса России от 25.12.2006 № 163 классифицирован как перевод стрелки под поездом и отнесен по ответственности за Ижевским ДЦС Горьковской дирекции управления движением.

На 25.09.2014 численность Горьковской дирекции управления движением, установленная штатным расписанием – 5838,5 единиц, списочная численность без учета находящихся в отпуске по уходу за ребенком – 5842 человека, укомплектованность к штатному расписанию составляет 100%. Укомплектованность Нижегородского ДЦС – 99,5%, Ижевского ДЦС – 101,3%.

В случае по станции Зелецино одной из причин допущенного события стал допуск составителя поездов Разоренова С.А. к самостоятельной работе без прохождения установленным порядком обучения по профессии. Проведенным анализом организации обучения в Горьковской дирекции установлено, что на 01.09.2014 общее количество работников, не обученных по профессии, составляет 235 человек, в том числе составителей поездов - 22 человека, регулировщиков скорости движения вагонов -11, сигналистов - 26, приемщиков поездов - 17, приемосдатчиков груза и багажа - 34. Из них только в 2014 году принято 72 человека.

В Горьковской дирекции управления движением отсутствует контроль со стороны руководителей за сменяемостью руководящего состава. Так, на станции Зелецино в 2011 году сменяемость составила 50%, в 2012 году – 25%, в 2013 году – 25%. За 9 месяцев 2014 года сменяемость руководителей

станции также составила 25%. На станции Красноуфимск в 2013 году из 3 руководителей сменилось 2 – сменяемость 67%. И это несмотря на установленный Центральной дирекцией критический уровень сменяемости начальников станций и их заместителей – 30%.

Сопутствующими факторами допущенному на станции Зюрзя событию явились недостаточный опыт, прерывающийся стаж работы ДСП Идолова С.А.

Идолов С.А., 1987 года рождения, в 2009 году окончил Уральский государственный университет по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте». В ОАО «РЖД» Идолов С.А. трудоустроился только в 2012 году, спустя 3 года после получения диплома. До этого работал оператором зала игровых автоматов и продавцом-консультантом. Проработав 7 месяцев в Свердловской дирекции, уволился, после пятимесячного перерыва, поработав менеджером по продажам, 23.10.2013 снова пришел трудоустраиваться на железнную дорогу оператором при ДСП станции Зюрзя. И уже через 5 месяцев был переведен дежурным этой станции. На период стажировки был закреплен за ДСП Гуцул Л.А., срок составил 1 месяц, после чего был допущен к самостоятельной работе.

Очевидно, в дирекции необходимо менять механизмы подбора и расстановки работников, непосредственно осуществляющих процесс перевозок, не ограничиваясь оценкой соответствия кандидата формализованным требованиям по уровню образования и стажа, а проводить собеседования с кандидатами не только работникам кадрового блока, но и руководителями ДЦС, уделяя внимание предыдущей трудовой деятельности и причинам увольнения с транспорта.

При подробном анализе результатов профессионального психологического отбора причастных к случаям нарушения безопасности движения по станции Зелецино и Зюрзя дано заключение о допуске к работе в должности ДСП на три года. При этом в ходе профотбора у них выявлена зависимость от мнения других, несклонность самостоятельно принимать решения, неустойчивость в ситуации давления со стороны. Помимо того у ДСП Идолова С.А. выявлена стрессоустойчивость ниже среднего уровня в ситуации эмоционального напряжения, а также при условии возникновения внештатных ситуаций невысокая эффективность работы, нервозность и быстрая утомляемость.

II. О рассмотрении рисков безопасности движения на инфраструктуре ОАО «РЖД»

(Иванов)

Ситуационным центром мониторинга и управления чрезвычайным ситуациями выполнен анализ рисков безопасности движения на инфраструктуре ОАО «РЖД».

В хозяйстве перевозок накопление рисков безопасности движения продолжается. В текущем году допущена авария на станции Октябрьск Куйбышевской железной дороги, сход подвижного состава в пассажирском поезде на станции Наурская Северо-Кавказской железной дороги. Высокими остаются риски схода подвижного состава при маневрах.

Основными факторами риска транспортных событий, допущенных по вине работников дирекций управления движением, остаются:

- производство маневровой работы при не полностью использованном маршруте;
- нарушения регламента служебных переговоров при поездной и маневровой работе;
- нарушения норм закрепления подвижного состава на путях станций и путях необщего пользования;
- нерасчетливое торможение при роспуске с сортировочной горки;
- неубеждение в правильности положения стрелок по маршруту;
- дача команды на движение при неготовом маршруте;
- отсутствие руководителя маневров (составителя поездов) на первой по движению специальной подножке при движении по станционным путям маневрового состава вагонами вперед.

По-прежнему не исключены нарушения пропуска поездов с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами по неспециализированным путям. В августе указанные нарушения имели место на Горьковской, Свердловской и Северо-Кавказской железных дорогах.

Существующие недостатки в организации перевозочного процесса указывают на низкую технологическую дисциплину и отсутствие организационной составляющей в проведении профилактической работы по исключению нарушений технологических процессов. Это характеризуется следующими показателями. В сетевой информационно-сигнальной системе учета, анализа и расследования нарушений безопасности движения по результатам расшифровки скоростемерных лент (АСУТ-НБД) по оперативным данным за 8 месяцев 2014 года зафиксирован 591 случай движения при не полностью использованном маршруте и 30 128 случаев проследования при маневрах светофоров с запрещающим показанием по устному указанию дежурного по станции. При этом основная доля проследования при маневрах светофоров с запрещающим показанием приходится: на Дальневосточную железную дорогу - 28% (8409 случаев). Куйбышевскую - 16% (4623 случая), Южно-Уральскую - 15% (4408 случаев). Октябрьскую - 12% (3504 случая). Кроме того, в августе текущего года допущен рост к июлю 2014 г. случаев движения при не полностью использованном маршруте на 55% (205/135) и случаев проследования при маневрах светофоров с запрещающим показанием по устному указанию дежурного по станции на 6% (4736/4078).

По данным подсистемы учета замечаний машинистов по сети железных дорог ОАО «РЖД» (АСУТ-НБД ЗМ) за 8 месяцев текущего года допущен рост случаев нарушения регламента служебных переговоров к уровню прошлого года на 24% (1590/1284). Рост допущен в границах 11 железных дорог: Юго-Восточной - в 2,2 раза (29/13), Октябрьской - в 2 раза (108/52), Горьковской - на 78% (80/45), Московской - на 77% (39/22), Куйбышевской - на 71% (410/239), Северо-Кавказской - 50% (54/36), Северной - 33% (180/135), Приволжской - 18% (103/87), Свердловской - 15% (31/27), Дальневосточной - 7% (156/146) и Калининградской - (2/0).

По данным АИС ДНЧ количество выявленных нарушений порядка закрепления подвижного состава за 8 месяцев 2014 года выросло к 2013 году на 50% (6774/4508). Рост допущен в 13 дирекциях управления движением, в том числе Горьковской - в 2,3 раза (349/149), Калининградской - в 2,2 раза (42/19), Западно-Сибирской - в 2,1 раза (795/379), Юго-Восточной - в 2 раза (1568/765), Свердловской - на 97% (696/354) и Забайкальской - на 91% (136/71).

Количество выявленных нарушений при роспуске вагонов с сортировочной горки и вытяжки (толчками) за 8 месяцев 2014 года выросло к 2013 году на 15% (553/480). Рост допущен в Калининградской (5/0), Горьковской (6/4), Северной (12/7), Юго-Восточной (138/93), Приволжской (26/16), Свердловской (94/69), Западно-Сибирской (57/36), Красноярской (3/0) и Дальневосточной (9/2) дирекциях управления движением.

По-прежнему не исключены нарушения пропуска поездов с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами по неспециализированным путям. Указанные нарушения имели место 24.08.2014 на станции Зеленый Дол Горьковской железной дороги, 19.08.2014 на станциях Тюмень Свердловской и Белая Калитва Северо-Кавказской железных дорог.

По данным системы АС РБ НБД за 8 месяцев 2014 года допущено 177 случаев нарушения правил перевозок опасных грузов. Наибольшее количество выявленных нарушений на Приволжской (31% или 55 случаев), Южно-Уральской (17% или 30 случаев) и Свердловской (14%) или 26 случаев) железных дорогах.

III. О повышении роли и ответственности ДЦС (Иванов)

В Центрах организации работы железнодорожных станций на низком уровне организовано проведение профилактической работы по безопасности движения поездов.

В ходе технических ревизий и контрольных проверок, проведенных комиссиями Департамента безопасности движения, выявляются многочисленные факты невыполнения руководством ДЦС нормативов личного участия, требований Положения о ДЦС и распоряжения ОАО «РЖД» от 3 января 2011 г. № 1р.

Руководителями ДЦС вопрос организации выполнения нормативных

документов ОАО «РЖД» по обеспечению безопасности движения поездов рассматривается на низком уровне. В ходе рассмотрения состояния безопасности движения не дается оценка результатам работы руководителей станций, не принимаются меры по устранению выявленных несоответствий, не рассматривается качество проведения и ход устранения замечаний, отраженных в актах технических ревизий станций.

Растущее влияние факторов риска нарушений безопасности движения подтверждается результатами проверок ревизорским аппаратом.

В систему АС РБ КР за 8 месяцев 2014 года по хозяйству перевозок внесено 93 529 нарушений, выявленных ревизорским аппаратом железных дорог, что на 54% выше уровня 2013 года (93 529/60 541), из которых основными нарушениями являются:

- организация профилактической работы по безопасности движения, контрольно-ревизионная работа – 14466;
- низкое качество проведения комиссионных месячных осмотров станций, ведения книги ДУ-46, нарушение установленных сроков, состава комиссии – 8107;
- отсутствие или несоответствие утвержденных технологических процессов – 3618;
- не выполнение или незнание требований ТРА станций, технологических процессов - 2155.

Приведенные факты демонстрируют отсутствие организующей роли руководителей дирекций управления движением как гарантов безопасности перевозочного процесса.

В целях совершенствования организации обеспечения безопасности движения поездов и исполнение протокола правления ОАО «РЖД» от 18.03.2014 № 7, протокола от 26.05.2014 № ШШ-16пр, мероприятий от 17.03.2014 № 134 в Центральной дирекции управления движением проводится работа по разработке нормативов участия в организации обеспечения безопасности движения поездов руководителей дирекций управления движением – структурных подразделений Центральной дирекции управления движением, служб дирекций управления движением, на которых возложены вопросы организации и контроля за обеспечением безопасности движения поездов, центров организации работы железнодорожных станций.

IV. О задержках поездов у входных светофоров станций с запрещающим показанием

(Иванов)

На сети железных дорог по вине работников всех хозяйств количество задержек поездов у входных светофоров станций в августе 2014 г. снижено на 16% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (20772/24554).

Рост к августу 2013 г. допустили дирекции:

Октябрьская - в 21,3 раза (64/3); Дальневосточная - в 7 раз (28/4); Юго-Восточная - в 4,5 раза (201/45); Свердловская - в 4,5 раза (254/57); Московская - в 2 раза (12/6); Северо-Кавказская - в 1,9 раза (909/491); Приволжская - в 1,4 раза (41/30); Восточно-Сибирская - в 1,2 раза (7/6).

В 2014 году не допустили задержек поездов 2 дирекции: Калининградская, Забайкальская.

Со снижением к уровню июля 2014 г. отработали 3 дирекции: Дальневосточная (-24); Красноярская (-5); Западно-Сибирская (-4).

V. О состоянии безопасности движения поездов в хозяйстве коммерческой работы в сфере грузовых перевозок

(Иванов)

На ответственность хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок за 8 месяцев 2014 года и истекший период сентября 2014 г. транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, отнесено не было.

На ПКО сети дорог за 8 месяцев 2014 года было осмотрено 128,8 млн. вагонов (более на 4,6 млн. вагонов к уровню 2013 года) из них обнаружено с коммерческими неисправностями 230 тыс. вагонов (менее на 10 тыс. вагонов к уровню 2013 года). Отцеплено для исправления коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения 13 тыс. вагонов (менее на 3тыс. вагонов к уровню 2013 года). Из 13 тысяч вагонов, отцепленных на ПКО – 3,5 тыс. вагоны, погруженные с нарушением технических условий погрузки (или 36% от общего количества отцепленных на ПКО вагонов), допущенных грузоотправителями и не выявленных приёмосдатчиками при приёме груза к перевозке. Несмотря на общую динамику снижения количества отцепленных вагонов с нарушением ТУ, лидерами по приему грузов к перевозке с нарушениями ТУ по итогам работы 8 месяцев текущего года являются:

- Восточно-Сибирская дирекция – 612 вагонов (снижение на 7% к уровню 2013 года);
 - Красноярская дирекция – 590 вагонов (снижение на 22% к уровню 2013г); Западно-Сибирская дирекция – 179 вагона (увеличение на 28% к уровню 2013 года);
 - Дальневосточная дирекция – 99 вагонов (снижение на 68% к уровню 2013 года);
 - Куйбышевская дирекция – 91 вагон (увеличение на 48% к уровню 2013 года);
- Московская дирекция – 97 вагонов (снижение на 13% к уровню 2013 года).

Одним из наиболее значимых показателей качества оценки процесса коммерческого осмотра на ПКО являются коэффициент надёжности. За истекший период работниками ПКО станций дирекций управления движением не выявлено в процессе коммерческого осмотра 3600 вагонов с

угрожающими безопасности движения коммерческими неисправностями, что менее аналогичного периода 2013 года на 413 вагонов. Коэффициент надёжности в целом по сети составляет 0,28 (снижение к уровню прошлого года на 0,04 ед.)

Наихудшее положение продолжает оставаться в следующих дирекциях: Восточно-Сибирской – пропущено 1054 вагонов, Красноярской – 695 вагонов. Рост, как и в прошлом месяце, допущен только на Западно-Сибирской дирекции управления движением (+117 к уровню 2013 года или 26%).

В целях обеспечения достоверности указания грузоотправителями в перевозочных документах значения массы загруженного ими в вагоны груза, а также исключения приема к перевозке вагонов с перегрузом сверх их трафаретной грузоподъемности работниками дирекций управления движением за 8 месяцев текущего года контрольно взвешено 997 тыс. вагонов или 69% от годового плана контрольных перевесок. Отставание от годового плана по итогам 8 месяцев текущего года допущено на Куйбышевской дирекции управления движением - 51% от годового задания.

В результате контрольных перевесок выявлено 395 вагонов, в т.ч. 18 вагонов погрузки иностранных дорог (менее на 217 вагонов к уровню 2013 года) с перегрузом сверх их трафаретной грузоподъемности, что составляет 0,01% от общего количества контрольно взвешенных вагонов.

Несмотря на общую динамику снижения количества рисков возникновения событий:

20.09.2014 в 8 часов 37 минут на перегоне Куринский – Навагинская допущена остановка поезда № 2707 из-за превышения веса поезда (вес поезда по документам 4020 тонн, вес поезда фактический 4497 тонн, установленная норма веса на участке 4000 тонн). После прибытия вспомогательного локомотива поезд № 2707 был осажен в 10 часов 52 минуты на станцию Куринский и отправлен со станции в 12 часов 26 минут. В составе поезда находилось 43 вагона, из них 20 вагонов с грузом «щебень» и 23 вагона с грузом «песок», следовавших по отправкам № ЭТ 336824, № ЭТ 337751 Лабинская Северо-Кавказская ж.д. – Сочи Северо-Кавказская ж.д., грузоотправитель ООО «ЮгТрансНеруд», грузополучатель ООО «Карбон», масса груза согласно данным транспортных железнодорожных накладных определена грузоотправителем на вагонных весах.

21.09.2014 на железнодорожной станции Сочи Северо-Кавказской ж.д. была проведена контрольная перевеска 43 вагонов на вагонных весах РС-150Ц13В1 с участием представителя грузоотправителя ООО «ЮгТрансНеруд». По результатам контрольной перевески во всех 43 вагонах выявлен перегруз сверх грузоподъемности от 5 до 12 тонн, и общим весом 477 тонн.

Расследованием установлено:

17.09.2014 в 20 часов 05 минут вагоны были предъявлены на железнодорожной станции Лабинская к техническому и коммерческому

осмотру осмотрщикам вагонов Кихтееву М.Ф., Пушкиреву А.В. и приемо-сдатчикам Чернеге О.П., Букреевой В.В. В 21 час 10 минут вагоны признаны годными под погрузку песка, щебня, о чем сделана запись в книге формы ВУ-14 МВЦ. Согласно данным памятки приемо-сдатчика формы ГУ-45 ВЦ № 4172 в 23 часа 30 минут вагоны были поданы под погрузку на путь необщего пользования, принадлежащего ООО «Недра» в адрес грузоотправителя ООО «ЮгТрансНеруд». Деятельность ООО «ЮгТрансНеруд» на пути необщего пользования принадлежащего ООО «Недра» регулируется заключенным «трехсторонним» соглашением от 30.12.2013 № 114/4/9. Погрузка производилась силами грузоотправителя ООО «ЮгТрансНеруд» под руководством ответственного за погрузку Панченко В.В. Уведомление о завершении грузовой операции на вагоны принято приемо-сдатчиком Бледных Л.Н. 19.09.2014 в 17 часов 30 минут.

Прием грузов к перевозке осуществлял приемо-сдатчик Бледных Л.Н. После проверки погрузки и сверки перевозочных документов (электронные накладные) приемо-сдатчиком Бледных Л.Н. были оформлены вагонные листы формы ГУ-386 ВЦ. Масса грузов в вагонных листах указана по данным электронных накладных и рукописного акта перевесок вагонов, оформленных грузоотправителем ООО «ЮгТрансНеруд». Согласно представленным документам превышения массы груза сверх трафаретной грузоподъемности не было. Масса грузов определена грузоотправителем ООО «ЮгТрансНеруд» на вагонных весах владельца пути необщего пользования ООО «Недра» (РЕНКОН-В-150, последняя гос. поверка 21.08.2014) без участия приемо-сдатчика Бледных Л.Н. Перед отправлением поезд № 3620 осматривался в коммерческом отношении приемо-сдатчиками Климашевской Н.А., Тарасовой О.Н., в техническом отношении осмотрщиком вагонов Живаго В.П. коммерческих и технических неисправностей не выявлено. Поезд № 3620 отправился со станции Лабинская 19.09.2014 в 1 час 25 минут.

Грузоотправителем ООО «ЮгТрансНеруд» нарушены статьи 23, 25 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», глава 1 ТУ ЦМ-943 от 27.05.2003 в части указания в транспортных железнодорожных накладных № ЭТ 336824, № ЭТ 337751 недостоверных сведений о массе грузов, в результате чего допущено превышение грузоподъемности вагонов.

При рассмотрении первичной документации выявлены следующие замечания и нарушения:

- в нарушение требований пункта 32 ПТЭ вагонные весы РЕНКОН-В-150 не обеспечивают сохранение и выдачу на печать информации о результатах взвешивания;

- в нарушение требований пункта 5 главы 1 ТУ ЦМ-943 от 27.05.2003 приемо-сдатчик Бледных Л.Н. не выявила нарушений по разравниванию поверхности грузов;

- в нарушение требований приказа от 12.07.2013 № ЦД-295 ответственный за погрузку Панченко В.В. проходил проверку знаний главы 1ТУ-ЦМ-943 в несоответствующей комиссии под председательством МКР;

- владельцем пути необщего пользования ООО «Недра» не выполнен пункт 19.7. договора № 114/4 от 20.12.2010 на эксплуатацию пути необщего пользования в части установки смотровой вышки на местах погрузки, выгрузки.

В соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 25.02.2006 № 163 с учетом изменений и дополнений согласно приказу Минтранса России от 05.11.2008 года № 180 данное событие, связанное с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, классифицировано как неисправность локомотива, в результате которого допущена задержка поезда на перегоне более 1 часа и отнесено к учету по ответственности за грузоотправителем ООО «ЮГТрансНеруд».

В июне 2013 г. на перегоне Пшиш – Гойтх Северо-Кавказской ж.д. было допущено аналогичное событие по вине грузоотправителя ООО «Надежда» станции погрузки Белореченская Северо-Кавказская ж.д. Это свидетельствует о том, что в Северо-Кавказской дирекции управления движением не приняты адресные меры по реализации совместно с грузоотправителями статьи 23 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части исключения случаев превышения грузоподъемности вагонов.

VI. Совещание постановило

(Иванов)

1. В целях минимизации воздействия факторов риска безопасности движения начальникам дирекций управления движением:

1.1. в октябре текущего года провести совещания с руководителями служб, Центров организации работы железнодорожных станций, структурных подразделений по совершенствованию профилактической работы, направленной на предупреждение аварийности и травматизма в хозяйствах перевозок и коммерческой работы в сфере грузовых перевозок;

1.2. результаты факторного анализа, проводимого Ситуационным центром мониторинга и управления чрезвычайным ситуациями рассмотреть, разработать и утвердить адресные корректирующие и предупреждающие действия по устранению причин возникновения наиболее опасных факторов и предотвращению их проявления;

1.3. ежемесячно рассматривать ход выполнения намеченных мер по устранению причин возникновения опасных факторов и предотвращению их проявления;

1.4. в срок до 1 ноября 2014 г. с учетом местных условий актуализировать и утвердить нормативы личного участия для начальников

станций 3, 4, 5 классов и заместителей начальника станций не зависимо от класса станции;

1.5. установить контроль за выполнением утвержденных нормативов участия в обеспечении безопасности движения руководителей всех уровней;

1.6. организовать проверки структурных и линейных подразделений на предмет качества обучения «первозимников», соответствия программ установленным требованиям, участия наставников в процессе обучения.

1.7. в срок до 17.10.2014 предоставить в ЦД отчет о выполнении мероприятий на 2014 год по повышению роли, ответственности и эффективности работы начальников центров организации работы железнодорожных станций от 14.01.2014 № ЦД-2 по результатам работы за 9 месяцев 2014 года.

2. Всем начальникам дирекций управления движением, начальникам центров организации работы железнодорожных станций, начальникам станций обеспечить неукоснительное выполнение требований телеграфного указания от 19.06.2014 № 3/1300 в части закрепления подвижного состава.

3. Всем руководителям, специалистам при нахождении на железнодорожных станциях в рамках проведения проверок, выполнении личных нормативов участия в обеспечении безопасности движения поездов уделять особое внимание на выполнение регламента операций при закреплении подвижного состава.

4. Всем начальникам дирекций управления движением:

4.1. исключить случаи допуска к самостоятельной работе работников, связанных с движением поездов, не имеющих документов, подтверждающих обучение по профессии;

4.2. при подборе оперативного персонала уделять внимание психологическим портретам, полученным по результатам профотбора кандидатов.

5. Начальникам дирекций управления движением Южно-Уральской Рязанову И.В., Приволжской Кравцову Л.С. рассмотреть нарушения правил перевозок опасных грузов по данным системы АС РБ. Материалы разбора и отчет о проведенной работе предоставить в Центральную дирекцию управления движением в срок до 17.10.2014.

6. Начальнику службы безопасности движения Центральной дирекции управления движением Блохину О.Н. в первой декаде октября 2014 г. организовать проведение разбора случая перевода стрелки под поездом, допущенного 24.09.2014 на станции Зюрзя Горьковской железной дороги.

7. Всем начальникам дирекций управления движением, начальникам центров организации работы железнодорожных станций, начальникам станций:

7.1. установить в октябре т.г. особый режим по контролю за достоверностью массы грузов, указанной грузоотправителями в перевозочных документах. При проведении особого режима проверить:

наличие и соблюдение требований технологий по контролю за правильным определением массы грузов, принятых к перевозке от грузоотправителей на железнодорожных станциях в части организации взвешивания вагонов, порядка отражения результатов взвешивания вагонов на вагонных весах, оформления распечаток взвешивания (отвесов), их передача и хранение, порядка проверки оформления перевозочных документов;

соблюдение грузоотправителями требований пункта 32 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации в части оснащения электронных вагонных весов установленных на путях необщего пользования устройствами, обеспечивающими сохранение и выдачу на печать информации о результатах взвешивания;

выполнения грузоотправителями условий договоров, мероприятий по наличию на путях необщего пользования технических средств, обеспечивающих осмотр грузов на открытом подвижном составе, вагонных весов.

7.2. Организовать в октябре т.г. проведение инструктажей по допущенному событию с начальниками грузовых районов, бригадирами ПКО и КПБ, приемщиками поездов, приемосдатчиками груза и багажа с внесением сведений о проведении инструктажа в личные формуляры.

8. Начальнику Северо-Кавказской дирекции управления движением Коржову С.Н.:

8.1. провести лично детальный разбор для установления фактических причин допущенных перегрузов с приглашением грузоотправителя, владельца вагонных весов, представителей территориального Ространснадзора, транспортной прокуратуры;

8.2. разработать адресные мероприятия, направленные на недопущение приема грузов к перевозке с превышением грузоподъемности вагонов;

8.3. организовать комиссионную проверку технического состояния вагонных весов РЕНКОН-В-150 на пути необщего пользования ООО «Недра» с привлечением специалистов ДЦМ;

8.4. за допущенные нарушения принять меры к отстранению ответственного представителя грузоотправителя ООО «ЮГТрансНеруд» от права руководства погрузкой до прохождения им внеочередной проверки знаний технических условий размещения и крепления грузов порядком, установленным действующими нормативными документами;

8.5. обеспечить взыскание штрафов с грузоотправителя в соответствии со статьей 102 Федерального закона от 10.01.2003 №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в полном объеме.

9. Контроль за выполнением требований данного протокола возлагаю лично на начальников дирекций управления движением.

Начальник дирекции

П.А. Иванов