



ФИЛИАЛ ОАО «РЖД»  
**МОСКОВСКАЯ  
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА**

**РАСПОРЯЖЕНИЕ**

*14 декабря 2021 г. № Моск - 1706/р*

**Об утверждении Регламента взаимодействия структурных подразделений - участников перевозочного процесса по ведению учета, проведению расследования и анализа случаев отказов в работе технических средств и технологических нарушений в Комплексных автоматизированных системах учета, контроля устранения отказов в работе технических средств и анализа их надежности (КАС АНТ) и учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений (КАСАТ)**

Во исполнение распоряжения ОАО «РЖД» от 6 сентября 2021 г. № 1915/р об утверждении «Положения об учете, расследовании и анализе отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием автоматизированной системы КАСАНТ и Положения об учете, расследовании и анализе технологических нарушений в перевозочном процессе на инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием автоматизированной системы КАСАТ», а также установления единого порядка учета, расследования и анализа случаев отказов в работе технических средств и технологических нарушений на полигоне Московской железной дороги:

1. Утвердить и ввести в действие прилагаемый Регламент взаимодействия структурных подразделений - участников перевозочного процесса по ведению учета, проведению расследования и анализа случаев отказов в работе технических средств и технологических нарушений в Комплексных автоматизированных системах учета, контроля устранения отказов в работе технических средств и анализа их надежности (КАС АНТ) и учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений (КАСАТ) (далее - Регламент).

2. Начальникам служб, дирекций, руководителям территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги:

а) довести Регламент до сведения всех причастных работников и обеспечить его безусловное исполнение;

б) актуализировать приказы о назначении ответственных работников за контроль своевременного, качественного расследования и оформления результатов расследования отказов технических средств и технологических нарушений в автоматизированных системах КАС АНТ/КАСАТ;

в) внести во внутренние документы подразделений соответствующие изменения.

3. Признать утратившим силу распоряжение Московской железной дороги от 19 июля 2021 г. № МОСК-906/р «Об утверждении Регламента взаимодействия структурных подразделений-участников перевозочного процесса по ведению учета, проведению расследования и анализа случаев отказов в работе технических средств в Комплексной автоматизированной системе учета, контроля устранения отказов технических средств и анализа их надежности (КАС АНТ)».

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения оставляю за собой.

Первый заместитель  
начальника железной дороги



А.Г.Шинкарев

УТВЕРЖДЕН

распоряжением Московской  
железной дороги

от «14» октября 2021 г.

№ Моск - 1406/р

## РЕГЛАМЕНТ

**взаимодействия структурных подразделений -участников перевозочного процесса по ведению учета, проведению расследования и анализа случаев отказов в работе технических средств и технологических нарушений в Комплексных автоматизированных системах учета, контроля устранения отказов технических средств и анализа их надежности (КАС АНТ) и учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений (КАСАТ)**

### 1. Общие положения

Настоящий Регламент взаимодействия структурных подразделений - участников перевозочного процесса по ведению учета, проведению расследования и анализа случаев отказов в работе технических средств и технологических нарушений в Комплексных автоматизированных системах: учета, контроля устранения отказов в работе технических средств и анализа их надежности (КАС АНТ) и учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений (КАСАТ) (далее – Регламент) устанавливает порядок автоматизированного учета, проведения служебного расследования и анализа случаев отказов в работе технических средств и технологических нарушений (КАСАТ) на полигоне Московской железной дороги и разработан в соответствии с требованиями распоряжения ОАО «РЖД» от 6 сентября 2018 г. № 1915/р «Об утверждении Положения об учете, расследовании и анализе отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО «РЖД» с использованием автоматизированной системы КАС АНТ и Положения об учете, расследовании и анализе технологических нарушений в перевозочном процессе на инфраструктуре ОАО «РЖД» (далее - Положение). В соответствии с Положением отказом в работе технического средства (далее - отказ) является событие, заключающееся в нарушении работоспособности состояния объекта.

В зависимости от последствий нарушений в функционировании технических средств вводится их следующая классификация по категориям:

отказы 1-й категории – отказы, приведшие к задержке пассажирского, пригородного или грузового поезда на перегоне (станции) на 1 час и более, либо приведшие к транспортным происшествиям или событиям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

отказы 2-й категории – отказы, приведшие к задержке на перегоне (станции) пассажирского или пригородного поезда продолжительностью от 6 минут до 1 часа, грузового поезда продолжительностью от 15 минут до 1 часа;

отказы 3-й категории – отказы технических средств, не имеющие последствий, относящихся к отказам 1-й и 2-й категории, (учет данных случаев производится первоначально в рамках автоматизированных систем управления хозяйствами), а также нарушения работоспособного состояния технических средств, выявленные в процессе планово-предупредительного технического обслуживания эксплуатационным персоналом, в том числе с применением средств диагностики, учитываются вне зависимости от продолжительности задержек поездов кроме случаев, приведших к транспортным происшествиям или событиям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, которые учитываются в 1-й категории.

В 3-й категории также учитываются:

нарушение размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне, находящегося в составе грузового поезда, выявленное при проведении коммерческого осмотра (ПКО и ПКБ) вне зависимости от продолжительности задержек поездов;

нарушение работоспособного состояния, выявленное при проведении технического обслуживания (ТО-1) локомотивов (следующих резервом или в голове поезда), моторвагонного подвижного состава при приемке/сдаче локомотивной бригадой и устраненное силами локомотивных бригад или ремонтного персонала без отцепки от поезда, при условии не превышения норматива стоянки поезда на станции сверх времени, предусмотренного графиком движения поездов;

отцепка грузового вагона от состава транзитного поезда по причине технической неисправности, выявленной эксплуатационным персоналом ПТО (в том числе с применением средств диагностики) при проведении технического обслуживания на сортировочной или участковой станции, являющейся границей гарантийного участка для данного поезда вне зависимости от продолжительности задержек поездов.

В случае, когда из-за задержанного в результате отказа поезда было нарушено расписание следом идущих поездов или поездов встречного направления, их опоздания также относятся к данному отказу – первопричине.

Организация расследования и анализ случаев отказов возлагается на структурные подразделения, службы, дирекции по территориальному признаку.

Технологическое нарушение - это действие или бездействие оперативного персонала в нарушение требований действующих нормативных актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, правил, инструкций и иных нормативных документов ОАО «РЖД», которое явилось причиной задержки поезда, при исправно действующих технических средствах.

В зависимости от последствий технологических нарушений вводится их следующая классификация по категориям:

1-я категория – технологические нарушения, приведшие к задержке пассажирского или пригородного поезда на 6 минут и более, а также поездов других категорий на 1 час и более или приведшие к транспортным происшествиям или событиям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

2-я категория – технологические нарушения, приведшие к задержке грузового поезда от 15 минут до 1-го часа, относительно нормативного (вариантного) графика движения поездов.

Задержка более 1 минуты у запрещающего показания входного светофора станции пассажирского, пригородного или грузового поезда учитывается как технологическое нарушение 2-ой категории.

Одно технологическое нарушение может вызвать задержку нескольких поездов. При определении категории технологического нарушения учитываются:

задержки как первого, так и последующих (каждого в отдельности) поездов, допущенные по причине данного технологического нарушения;

наибольшая продолжительность задержки поезда, вызванная технологическим нарушением, зафиксированная на графике исполненного движения поездов.

При определении категории технологического нарушения учитываются следующие категории поездов:

пассажирские – высокоскоростные, скоростные, скорые, пассажирские круглогодичные, сезонные, разового назначения и детские, служебного (специального) назначения, туристические, почтово-багажные и скорые, обслуживаемые моторвагонным подвижным составом;

пригородные – собственно пригородные поезда, скорые пригородные поезда, пригородные служебного назначения;

грузовые поезда – сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные грузовые поезда; грузовые специализированные (ускоренные) поезда, соединенные.

прочие категории поездов – категории поездов, не относящиеся к категориям пассажирских, пригородных или грузовых поездов.

Задержки поездов, не относящихся к категориям пассажирских, пригородных или грузовых, не влияют на определение категории технологического нарушения и учитываются как задержки прочих категорий поездов.

Первичной информацией о задержках поездов является отметки дежурно-диспетчерского персонала дирекции управления движением.

В соответствии с нормативными документами ОАО «РЖД» любое отклонение от графика (расписания) движения должно быть отражено на графике исполненного движения и в автоматизированной системе ведения и анализа графика исполненного движения «Урал-ВНИИЖТ» (ГИД «Урал-ВНИИЖТ») с указанием его причины, времени начала и окончания. Ответственность за своевременный ввод информации в систему ГИД «Урал-ВНИИЖТ» и отражение на графике исполненного движения несет дежурно-диспетчерский персонал дирекции управления движением.

Для оформления исполненного графика движения поездов и определения структурного подразделения ОАО «РЖД», которое организует проведение расследования причин отклонений от графика (расписания) движения поездов используется Классификатор причин внесения отметок о нарушениях в графике движения поездов.

К учету в системе КАСАТ принимаются:

пассажирские и пригородные поезда, задержанные на 6 минут и более;

грузовые поезда, задержанные на 10 минут и более, при условии наличия хотя бы одного грузового поезда с задержкой на 15 минут и более, либо при наличии хотя бы одного (пассажирского, пригородного или грузового) поезда, задержанного у входного светофора станции, по причине данного технологического нарушения;

пассажирские, пригородные или грузовые поезда, задержанные у входного светофора станции, вне зависимости от продолжительности задержки.

Организация расследования и анализ случаев технологических нарушений возлагаются на структурные подразделения, службы, дирекции по территориальному признаку.

## **2. Термины, определения, сокращения**

В настоящем Регламенте используются следующие сокращения с соответствующими определениями:

ГИД «Урал-ВНИИЖТ» – Автоматизированная система график исполненного движения поездов разработки

	ВНИИЖТ
АСКО ПВ	– Автоматизированная система
АСУ Станции	– Автоматизированная система управления
АСУ-НБД ЗМ	– Информационно-сигнальная система учета, анализа и расследования нарушений безопасности движения по замечаниям машинистов и результатам расшифровки скоростемерных лент
ДНЦ	– Диспетчер поездной
ДСП	– Дежурный по железнодорожной станции
КАС АНТ	– Комплексная автоматизированная система учета, контроля устранения отказов в работе технических средств и анализа их надежности
КАСАТ	– Комплексная автоматизированная система учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений
НКИ	– Служба корпоративной информатизации
НТП	– Служба технической политики
ТС	– Технологическая служба
Аппарат РБ	– Аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги
ДЦУП	– Диспетчерский центр управления перевозками Московской дирекции управления движением
ИВЦ	– Московский информационно-вычислительный центр
ДЗО	– Дочернее и зависимое общество
отказ	– Отказ в работе технических средств
структурные подразделения	– Железнодорожные станции, депо, путевые машинные станции, вокзалы, региональные центры связи, дистанции пути, электроснабжения, сигнализации, централизации и блокировки и др.
ОАО «РЖД»	
признак «ОТС»	– Признак отказа технического средства

### 3. Учет отказов

Учет отказов осуществляется на основании первичных документов, перечисленных в п. 3.1. Положения. Действующие записи в первичных документах являются основанием для формирования в системе КАС АНТ оповещения об отказе.

Учет отказов осуществляется:

по месту возникновения – территориально по железным дорогам, регионам;

по подразделению, ответственному за отказ, – территориально по месту расположения виновного подразделения (структурному подразделению ОАО «РЖД», функционального филиала, дочернего общества, сервисной или сторонней организации).

Учет случаев отказов возлагается на дежурный, диспетчерский персонал и работников, назначенных приказами руководителей структурных подразделений ОАО «РЖД», служб и регионального подразделений функциональных филиалов, эксплуатирующих и обслуживающих технические средства.

Оповещение об отказе формируется в системе КАС АНТ:

путем интеграции из систем ГИД «Урал-ВНИИЖТ», АСУ Станции на основании пометок, созданных дежурно-диспетчерским аппаратом, на графике исполненной работы станции, соответственно;

системой мониторинга технических средств при возникновении неисправности - автоматически на основании информации, получаемой с технических средств;

автоматизированной системой мониторинга технических средств или отраслевой (по хозяйствам) автоматизированной системой учета, расследования и анализа отказов в работе технических средств - на основании данных, введенных при помощи ручного ввода в перечисленные системы дежурным инженером (диспетчером) структурного подразделения ОАО «РЖД», службы железной дороги или регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД» на основании сообщения ДСП и (или) при наличии соответствующих записей в первичных документах или по показаниям приборов.

Оповещение об отказе должно содержать следующую обязательную информацию: место (наименование станции, перегона) и время возникновения отказа, характер проявления отказа, наименование службы причастной к данному случаю отказа, структурное подразделение функционального филиала,

структурное подразделение ОАО «РЖД», которые первоначально определяются:

диспетчером поездным, дежурным по станции при внесении информации в график исполненного движения;

диспетчерским аппаратом или специалистами структурных подразделений ОАО «РЖД», служб или структурных подразделений функциональных филиалов при ручном вводе оповещения об отказе в отраслевую автоматизированную систему;

при автоматическом получении информации с напольных устройств - по балансовой принадлежности отказавшего технического средства.

Оповещение об отказе, сформированное в системе КАС АНТ, автоматически передаётся на рабочее место диспетчерского персонала службы или структурного подразделения функционального филиала;

при помощи ручного ввода в КАС АНТ дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения, службы или регионального подразделения функционального филиала, в случае отсутствия оповещения об отказе технического средства, сформированного ранее перечисленными способами.

Объединение дублируемых записей (оповещений) об одном и том же случае отказа в системе КАС АНТ осуществляется на основании письменного обращения руководителей, возглавляющих расследование, на имя первого заместителя начальника железной дороги или заместителя начальника железной дороги – главного ревизора по безопасности движения поездов, которое должно быть согласовано со службой НКИ, в случаях корректировки информации о поездах, задержанных по причине отказа. Восстановление (открытие) оповещений в системе КАС АНТ осуществляется в аналогичном порядке.

Сведения о нарушениях в работе технических средств после их возникновения передаются причастными работниками в оперативном режиме дежурно-диспетчерскому аппарату структурных подразделений ОАО «РЖД», служб, структурных подразделений функциональных филиалов, осуществляющему ручной ввод информации в отраслевую автоматизированную систему и в систему КАС АНТ. Ввод в систему КАС АНТ оповещения об отказе должен быть произведён до окончания дежурной смены.

Ввод в систему КАС АНТ оповещения об отказе, установленного, по данным расшифровки скоростемерной ленты (кассеты регистрации), в АСУ-НБД ЗМ и других информационных системах, не предусматривающих наличие круглосуточного сопровождения, допускается не позднее 96-ти часов с момента его возникновения.

#### **4. Расследование случаев отказов**

Расследованию подлежит каждый случай отказа, который проводится региональным подразделением (ОАО «РЖД», АО «ВРК», пассажирской компании), отвечающим за эксплуатацию технического средства, с привлечением при необходимости работников других подразделений, сервисных и сторонних организаций.

Дежурный инженер (диспетчер) службы или дирекции функционального филиала при получении оповещения об отказе в течение 1 часа обеспечивает его передачу, на причастное структурное подразделение для проведения расследования.

Дежурный инженер (диспетчер) структурного подразделения, не позднее 24 часов с момента формирования оповещения, обязан принять оповещение к учету либо перенаправить его в соответствии с п. 5.18. Положения с обязательным указанием причины перенаправления и прикреплением материалов расследования в другую службу или региональную дирекцию функционального филиала.

Ответственный работник структурного подразделения, которому передано для расследования оповещение об отказе, обеспечивает полноту расследования и достоверность данных о нём в соответствии с требованиями Положения.

В процессе оформления результатов расследования при необходимости корректируется и уточняется информация о месте и времени возникновения отказа, содержащаяся в оповещении об отказе.

Корректировка характера проявления отказа на этапе расследования не допускается.

Руководитель линейного подразделения в течение 96-ти часов, а для отказов технических средств, требующих реализации дополнительных мер, – в течение 240 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства обязан обеспечить его расследование.

Реализация дополнительных мер предусматривается в процессе проведения расследования отказов в работе перечисленных технических средств:

- буксовых узлов колесных пар грузовых вагонов;
- грузовых вагонов, требующих проведения рекламационной работы;
- пассажирских вагонов в составе дальних пассажирских поездов;
- электropоездов на удлинённых участках обслуживания;
- скоростных и высокоскоростных поездов;
- локомотивов, работающих на удлинённых плечах обращения;

подвижного состава в формированиях, выполняющих ремонтные работы вне железной дороги дислокации;

при нарушении размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне, находящемся в составе грузового поезда и приведшего к невозможности его дальнейшего следования без устранения причины отказа.

Окончательное отнесение ответственности производится:

в течение 96-ти часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства при подтверждении ответственности за отказ в системе КАС АНТ – дежурным инженером (диспетчером) / инженером линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала, ВРК или пассажирской компании;

в течение 240 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства дежурными инженерами (диспетчерами) линейных подразделений: службы вагонного хозяйства Московской дирекции инфраструктуры, Московской дирекции тяги, Московской дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Московской дирекции по ремонту пути, Московской дирекции моторвагонного подвижного состава, Московской дирекции скоростного сообщения, Московского филиала АО «ФПК», АО «ВРК» или пассажирской компании в случае внесения ими в систему КАС АНТ информации о необходимости реализации дополнительных мер при расследовании, осуществляется подтверждение ответственности за отказ в работе технического средства;

Персональная ответственность за полноту учета и расследования отказов, своевременность передачи информации возлагается на руководителей структурных подразделений служб (дирекций) или территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах Московской железной дороги, АО «ВРК» и пассажирской компании, возглавляющих расследование каждого конкретного случая отказа.

В случае установления ответственности своего подразделения, руководитель обязан проконтролировать соблюдение сроков расследования, оформление результатов расследования в КАС АНТ с формированием полного пакета документов, устанавливающих причину отказа по вине структурного подразделения, и закрытием расследования в КАС АНТ, либо пакета документов, подтверждающего непричастность структурного подразделения к отказу и перенаправление его в установленном порядке на ответственность другого структурного подразделения, службы (дирекции) и (или)

территориального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», осуществляющего свою деятельность в границах Московской железной дороги.

Начальники эксплуатационных локомотивных депо и ответственный руководитель Московской дирекции тяги и несут личную ответственность за качество расследования отказов, отнесенных на ответственность сервисных организаций ООО «СТМ-Сервис» и ООО «ЛокоТехСервис».

Начальники эксплуатационных вагонных депо и ответственный руководитель службы вагонного хозяйства Московской дирекции инфраструктуры и несут личную ответственность за качество расследования отказов, отнесенных на ответственность вагонных ремонтных компаний.

Ответственный руководитель Московской дирекции по эксплуатации путевых машин и ремонту пути несет личную ответственность за качество расследования отказов, отнесенных на ответственность сторонних и сервисных организаций.

Начальник Московской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре несет личную ответственность за качество расследования отказов, отнесенных на ответственность пассажирских компаний.

Ответственный руководитель АО «Центральная ППК» (по согласованию) несет личную ответственность за качество расследования отказов, отнесенных на ответственность сторонних и сервисных компаний.

Перечень обязательных материалов, формируемых по результатам расследования отказов, прикрепляемых в системе КАС АНТ при завершении расследования, установлен Приложением №3 Положения.

Руководителям территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги обеспечить до 12 числа месяца следующего за отчетным расследование и закрытие спорных отказов в системе КАС АНТ.

Перенаправление отказов между территориальными подразделениями функциональных филиалов ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги, удаление, учет в качестве технологических нарушений после 12 числа месяца следующего за отчетным периодом в системе КАС АНТ проводиться не будет.

В случае если в результате расследования было установлено, что причиной задержки поезда явилось технологическое нарушение, данный случай подлежит учёту и расследованию в КАСАТ.

Письменное обращение руководителя подразделения, ответственного за расследование, на имя первого заместителя начальника железной дороги о переводе оповещений об отказе для учёта в качестве технологических нарушений в КАСАТ должно быть согласовано с Аппаратом РБ, ТС и НТП.

Перевод технологических нарушений для учета в качестве отказа из КАСАТ в КАС АНТ осуществляется в аналогичном порядке.

Удаление отказа из КАС АНТ должно быть согласовано с Аппаратом РБ и НТП. Удаление технологических нарушений из КАСАТ должно быть согласовано с ТС.

Материалы, обязательные для перевода (удаления) случаев:

- письмо на имя первого заместителя начальника железной дороги с листом согласования;
- протокол разбора за подписью заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению) (в случае удаления технологических нарушений из КАСАТ не требуется);
- протокол разбора руководителя структурного подразделения (службы, дирекции);
- объяснения причастных работников;
- акты осмотров;
- выписка из АСУ-Т (прохождение ТО локомотива);
- копия журнала технического состояния локомотива (формы ТУ-152);
- выписка из журнала ДУ-46;
- регламент переговоров;
- справка по расшифровке скоростимерной ленты;
- выписки по актам незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта (запрос, официальный ответ подразделения МВД России);
- нормативные документы.

Перечни ремонтных и машиностроительных заводов, заводов-изготовителей рельсов, стрелочных переводов, железнодорожного оборудования, фирм – производителей оборудования и программного обеспечения, организаций - поставщиков электроэнергии, операторов связи, собственников железнодорожного подвижного состава, сервисных организаций (центров) должны актуализироваться и вноситься в автоматизированную систему централизованного ведения нормативно-справочной информации (далее – АС ЦНСИ) по мере необходимости на основании обращений (заявок) руководителей соответствующих департаментов, центральных дирекций или филиалов. Актуализация вышеуказанных перечней должна осуществляться дважды в год: в феврале и августе, в установленном в ОАО «РЖД» порядке.

Отказы, возникшие в результате стихийных бедствий (наводнения, ураганы, землетрясения, лесные пожары и др.), террористических актов, случаев суицида, чрезвычайных ситуаций техногенного характера, классифицируемых в соответствии с Постановлением Правительства

Российской Федерации от 21 мая 2007 г. № 304 «О классификации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», вне зависимости от последствий, учитываются как отказы технических средств 3-й категории и относятся за прочими причинами без вины линейных подразделений, служб или структурных подразделений соответствующих хозяйств. Решение об отнесении ответственности за указанные отказы принимает заместитель начальника железной дороги (по территориальному управлению).

Отказы технических средств, обусловленные несанкционированным вмешательством посторонних лиц и организаций в работу железнодорожного транспорта (кражи, случаи вандализма, умышленной порчи имущества,) относятся за прочими причинами в случае соблюдения установленных требований к техническому содержанию объектов инфраструктуры и подвижного состава.

Подразделение, проводящее расследование отказа, в результате которого было установлено, что причиной возникновения отказа явилось стихийное бедствие (наводнение, ураган, землетрясение, лесной пожар и т.п.) или террористический акт, обязано до внесения в систему КАС АНТ информации о причине отказа обеспечить сбор подтверждающих документов или их копий в соответствии с Приложением № 3 к настоящему Положению.

Перенос ответственности за отказы с вагонных ремонтных компаний (АО «ВРК-1») на сторонние организации осуществляется по решению первого заместителя начальника железной дороги на основании письма вагонных ремонтных компаний с приложением материалов расследования, в том числе и представленных с места возникновения отказов грузовых вагонов, рекламационных актов. Письменное обращение руководителя подразделения, ответственного за расследование, на имя первого заместителя начальника железной дороги о переносе ответственности за отказы с вагонных ремонтных компаний (АО «ВРК-1») должно быть согласовано с дорожным отраслевым ревизором РБ.

Спорные случаи по переносу ответственности за отказы на сторонние и сервисные организации осуществляются по решению первого заместителя начальника железной дороги на основании письма ремонтных и сервисных организаций с приложением материалов расследования, в том числе рекламационных актов, актов осмотра.

Первый заместитель начальника железной дороги или инженер Аппарата РБ с делегированными правами первого заместителя начальника железной дороги (согласно своим должностным обязанностям) не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчетным, рассматривает в КАС АНТ случаи отказов,

отнесенные по виновности на сервисные организации, сторонние организации и прочие причины, анализирует подтверждающие документы, на основании которых определяется правомочность отнесения отказов по виновности на сервисные организации, сторонние организации, и прочие причины.

В случае выявления несоответствия или отсутствия электронных копий документов, подтверждающих правильность отнесения ответственности за отказ на сервисную, стороннюю организацию, или прочую причину, инженер Аппарата РБ с делегированными правами первого заместителя начальника железной дороги (согласно своим должностным обязанностям), ответственный за учет отказов на железной дороге, с помощью специальной команды отменяет завершение расследования данного отказа.

Руководители территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги, ежемесячно рассматривают качество расследования допущенных отказов, отнесенных по ответственности на сторонние и сервисные организации, и докладывают о проводимой работе первому заместителю начальника железной дороги на совещаниях под его председательством, проводимых по указанным вопросам.

## **5. Контроль за достоверностью данных в системе КАС АНТ**

### **5.1. Контроль за формированием отказов в системе КАС АНТ:**

ежедневно начальники районов управления Московской дирекции управления движением осуществляют контроль за корректностью проставления пометок с признаком «ОТС» в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» дежурно-диспетчерским аппаратом;

ежедневно инженеры по анализу графика исполненного движения поездов НКИ на основании данных статистической отчетности о выполнении расписания движения пассажирских, пригородных и графика движения грузовых поездов осуществляют контроль за корректностью проставления пометок с признаком «ОТС» в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» дежурно-диспетчерским аппаратом на случаи опоздания пассажирских, пригородных и грузовых поездов по причине отказов и формированием отказов в системе КАС АНТ соответствующей категории на основании данных пометок;

данные по выявленным нарушениям (отсутствие пометки с признаком «ОТС» на случай отказа в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ», отсутствие отказа в системе КАС АНТ при наличии соответствующей пометки, несоответствие категории отказа фактическому времени задержек и количеству задержанных поездов) еженедельно в виде справочного материала в табличной форме

предоставляются руководителям причастных региональных дирекций (служб) для проведения оперативного разбора и корректирующих действий на региональном уровне;

материал проверки по выявленным нарушениям ежемесячно направляется в адрес руководителей региональных дирекций (служб), руководителям дочерних и зависимых обществ и Аппарата РБ железной дороги для приведения в соответствие выявленных фактов, проведения разборов и принятия мер. По результатам проверки службой корпоративной информатизации ежемесячно направляется служебная записка первому заместителю начальника железной дороги о результатах работы по контролю за достоверностью информации в системе КАС АНТ;

в случае выявления формирования отказа с категорией, не соответствующей фактическому времени задержек и количеству задержанных поездов, на основании данных ГИД «Урал-ВНИИЖТ» начальник (заместитель начальника) отдела анализа графиков исполненного движения службы НКИ осуществляет корректировку информации о поездах, задержанных по причине отказов, и о продолжительности их задержек в системе КАС АНТ;

в случае выявления отсутствия отказа в системе КАС АНТ по причине непроставления в пометке признака «ОТС» в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» и при наличии технологического нарушения на данный случай в системе КАСАТ инженеры по анализу графика исполненного движения поездов НКИ сообщают о данном факте дежурному инженеру (диспетчеру) службы (дирекции) или структурного подразделения функционального филиала для принятия решения по инициированию службой (дирекцией) перевода данного технологического нарушения в отказ;

в случае выявления отсутствия отказа в системе КАС АНТ при наличии пометки с признаком «ОТС» в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» инженеры по анализу графика исполненного движения поездов НКИ сообщают о факте отсутствия отказа дежурному инженеру (диспетчеру) службы (дирекции) или структурного подразделения функционального филиала, который обязан оформить отказ в системе КАС АНТ в ручном режиме;

ежедневно дежурный инженер (диспетчер) структурного подразделения службы (дирекции) или структурного подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», осуществляет мониторинг отказов с использованием отчетных форм КАС АНТ и отраслевых (по хозяйствам) автоматизированных систем учета расследования и анализа отказов;

ежемесячно руководители Московской дирекции тяги совместно с руководителями эксплуатационных локомотивных депо проводят разборы по замечаниям в АСУ-НБД ЗМ в части неисправностей локомотивов, которые

должны быть отражены в КАС АНТ как отказы с предоставлением материалов разборов в Аппарат РБ железной дороги не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчетным.

#### **5.2. Контроль за удаленными отказами в системе КАС АНТ:**

в 3-дневный срок со дня удаления отказа назначенный представитель Московской дирекции управления движением и все ответственные за ввод и ведение автоматизированных систем осуществляющих генерацию данных в КАС АНТ предоставляет протоколы разборов в Аппарат РБ и НКИ железной дороги;

Аппарат РБ железной дороги предоставляет в НКИ анализ правомерности удаления отказов из системы КАС АНТ за истекший месяц не позднее 5-го числа месяца, следующего за отчетным, отказы, удаление которых из системы КАС АНТ решением Аппарата РБ железной дороги признано неправомерным, подлежат восстановлению Аппаратом РБ железной дороги.

ежемесячно Аппарат РБ железной дороги представляет данные по отказам, удаленным из системы КАС АНТ, первому заместителю начальника железной дороги, заместителю начальника железной дороги - главному ревизору по безопасности движения поездов.

Первый заместитель начальника железной дороги (в его отсутствие – главный инженер железной дороги) ежемесячно рассматривает выявленные случаи необоснованного удаления отказов из автоматизированных систем и перевода отказов в разряд технологических нарушений.

### **6. Порядок корректировки информации в системе КАС АНТ**

В процессе формирования материалов расследования в системе КАС АНТ право корректировки информации о поездах, задержанных по причине отказов, и о продолжительности их задержек имеет начальник (заместитель начальника) отдела анализа графиков исполненного движения НКИ.

Для корректировки количества поездов в отказе необходимо представить в НКИ протокол разбора за подписью первого заместителя начальника железной дороги или заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению), заявку на корректировку количества поездов с указанием номера вновь созданного оповещения специалистом службы, структурного подразделения (функционального филиала), проводящего расследование в КАС АНТ о случае, вследствие которого были задержаны поезда, удаляемые из КАС АНТ.

Для корректировки времени задержки поездов необходимо представить протокол разбора инцидента за подписью первого заместителя начальника

железной дороги или заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению) и заявку на корректировку времени.

Структурное подразделение направляет в адрес начальника (заместителя начальника) отдела анализа графиков исполненного движения НКИ заявку на корректировку с приложением комплекта документов посредством Единой автоматизированной системы электронного документооборота (ЕАСД).

Решение о корректировке количества и времени задержек поездов, вызванных отказом, начальник (заместитель начальника) отдела анализа графиков исполненного движения НКИ принимает на основании полноты представленных материалов и по результатам анализа графика исполненного движения поездов.

Изменение количества задержанных поездов и времени их задержек необходимо произвести до завершения расследования - в течение 96-х часов после возникновения отказа. В случае обнаружения после завершения расследования необходимости корректировки количества и времени задержки поездов в системе КАС АНТ причастная дирекция, служба переводит отказ в статус «На расследовании» через инженера Аппарата РБ железной дороги, ответственным, согласно своим должностным обязанностям, за контроль учета отказов по железной дороге, в течение 11-ти рабочих дней с момента возникновения отказа.

В случае возникновения разногласий окончательным является решение, принятое на совещании под председательством первого заместителя начальника железной дороги (в его отсутствие – главного инженера железной дороги), по контролю выполнения расписания движения пассажирских, пригородных и грузовых поездов.

## **7. Анализ отказов в работе технических средств**

7.1 Анализ причин отказов в работе технических средств, разработка мероприятий по повышению их надежности и контроль за исполнением осуществляются в соответствии с распоряжением Московской железной дороги от 3 февраля 2021 г. № МОСК-128/р «О организации системы планирования, рассмотрения и контроля выполнения мероприятий по повышению надежности технических средств и снижению технологических нарушений на Московской железной дороге» и распоряжением ОАО «РЖД» от 29 октября 2018 г. № 2313/р «Об утверждении Методических указаний по формированию анализа отказов в работе технических средств на региональном и линейном уровне управления на основе данных Комплексной автоматизированной системы учета, контроля устранения отказов в работе технических средств и анализа их надежности (КАС АНТ)».

7.2. Для анализа причин отказов в работе технических средств, их влияния на перевозочный процесс, оценки деятельности подразделений железных дорог, функциональных филиалов, дочерних и зависимых обществ, сторонних и сервисных организаций в системе КАС АНТ реализуются аналитические формы, предусматривающие разделение:

- по месту возникновения отказа (по регионам железной дороги);
- по месту расположения виновного за возникновение отказа подразделения ОАО «РЖД», ДЗО, сервисной или сторонней организации;

## **8. Учет технологических нарушений**

8.1. Учет случаев технологических нарушений возлагается на дежурный, диспетчерский персонал или иных работников, назначенных приказами руководителей структурных подразделений ОАО «РЖД», а также региональных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», участвующих в перевозочном процессе.

8.2. Отдельному учету в качестве особой технологической необходимости подлежат случаи технологических нарушений, в результате расследования которых было установлено, что они были вызваны следующими причинами:

1) для всех служб, структурных подразделений:

посадка и высадка работников ОАО «РЖД», обеспечивающих выполнение перевозочного процесса и технического содержания объектов инфраструктуры и подвижного состава;

задержки поездов, связанные с наличием в поезде подвижного состава, требующего ограничения скорости, (в случае, если ограничение скорости не является следствием отказа подвижного состава);

пропуск преимущественных (пассажирских, пригородных, сдвоенных, соединенных и др.) поездов;

пропуск поезда встречного направления на однопутной линии;

пропуск сверхграфиковых размеров движения грузовых поездов;

пропуск восстановительных и пожарных поездов;

опоздания поездов в зонах интенсивного пригородного движения, исключающего возможность сокращения времени опоздания;

Случаи технологических нарушений, обусловленные особой технологической необходимостью, первично учитываются в системе КАСАТ за службой или структурным (линейным) подразделением, ответственным за первопричину возникновения задержки поездов.

2) для структурных подразделений Московской дирекции управления движением:

задержки поездов, вызванные вводом нового летнего и зимнего графика движения поездов.

3) для структурных подразделений службы пути Московской дирекции инфраструктуры:

ликвидация последствий паводка.

4) для Московской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре:

прицепка, отцепка служебных вагонов при условии соблюдения персоналом причастных служб или структурных (линейных) подразделений требований к выполнению данной технологической операции.

5) для Московского информационно-вычислительного центра:

плановые технологические перерывы в работе автоматизированных систем.

6) для подразделений службы вагонного хозяйства Московской дирекции инфраструктуры превышение нормы времени технического обслуживания состава, обусловленное выполнением следующих операций:

дополнительных работ, связанных с техническим состоянием вагонов (в том числе, укрупненный объем работ по безотцепочному ремонту вагонов);

устранением разницы сверх допустимой нормы высот центров автосцепок между вагонами при формировании состава, прицепке/отцепке вагонов, в случае высоты автосцепок вагонов в пределах нормативных значений (отсутствие неисправности вагона).

8.3. Случаи задержек поездов, вызванные прочими причинами (не являющиеся следствием отказа в работе технического средства), оперативно учитываются в системе КАСАТ за линейным подразделением, службой или структурным подразделением функционального филиала, которое посредством технических средств или работников влияет на задержку поезда. По окончании расследования и классификации технологического нарушения, как произошедшего по прочей причине, случай по ответственности линейного подразделения, службы, или структурного подразделения функционального филиала не учитывается. Характер технологических нарушений и перечень прикрепляемых документов, подтверждающих причины внешнего воздействия, изложен в Положении.

8.4. Дежурный инженер (диспетчер) службы или структурного подразделения функционального филиала, которому направлено оповещение о случае технологического нарушения, после выяснения и уточнения информации обязан:

1) принять оповещение о случае технологического нарушения к учету (только при получении в результате расследования технологического

нарушения информации, подтверждающей ответственность службы или структурного подразделения функционального филиала за данный случай). Для этого необходимо в журнале оповещений о случаях технологических нарушений выбрать требуемое оповещение из списка и с помощью соответствующей команды «Принять» подтвердить отнесение данного случая технологического нарушения за своей службой, структурным подразделением функционального филиала;

2) передать оповещение о случае технологического нарушения в адрес линейного подразделения своей службы/регионального подразделения функционального филиала (только при получении в результате расследования технологического нарушения информации, подтверждающей ответственность регионального подразделения ОАО «РЖД» за данный случай). Перенаправление выбранного оповещения о случае технологического нарушения производится с помощью специальной команды «Перенаправить» с обязательным указанием наименования регионального подразделения ОАО «РЖД».

При поступлении оповещения о технологическом нарушении в региональную дирекцию тяги, структурным подразделением которой является эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотивной бригады, управлявшей этим локомотивом, дежурный персонал (диспетчер) данной дирекции передает оповещение в указанное локомотивное депо для организации расследования.

При поступлении из системы ГИД «Урал-ВНИИЖТ» в региональную службу (отдел) развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре или региональную дирекцию моторвагонного подвижного состава оповещения о технологическом нарушении, связанного с деятельностью работников пассажирской компании, дежурный персонал (диспетчер) данной дирекции направляет оповещение для проведения расследования в причастную пассажирскую компанию, с приложением в материалы расследования выдержки из журнала ТУ-69 «Журнал учета допуска железнодорожного подвижного состава и (или) локомотивной бригады (бригад специального подвижного состава) на пути общего пользования», сформированного из АСУ ПРИГ, или копии его бумажной версии. (перечень ТН согласно Положения).

8.5. Дежурный инженер (диспетчер), а также работник структурного подразделения ОАО «РЖД», ответственный за работу в системе КАСАТ, обязан незамедлительно принять оповещение к учету. Для этого необходимо в журнале оповещений о случаях технологических нарушений выбрать требуемое оповещение из списка с помощью соответствующей команды

«Принять», расследовать своевременно, в течение 96-х часов, с внесением материалов расследования, далее подтвердить отнесение данного случая технологического нарушения за своим структурным подразделением ОАО «РЖД».

В качестве технологических нарушений в системе КАСАТ не подлежат учету:

невыдержка времени хода хозяйственным поездом, следующим по перегону с работой, технологией производства которой предусмотрена остановка на перегоне или движение со скоростью, меньшей установленной, при условии соблюдении диспетчерского расписания;

превышение времени хода поезда по перегону или времени стоянки поезда на станции из-за ограничения установленной скорости движения при производстве плановых ремонтных работ.

Невыдержки времени хода (в т.ч. остановка и превышение норм стоянки) подвижного состава, принадлежащего Дирекции специальных перевозок – структурного подразделения Дирекции организации скоростного сообщения (далее – СПДОСС), по причинам, не связанным с его неисправностью, зарегистрированные в границах Московской, Октябрьской и Северо-Кавказской железных дорог, оперативно учитываются в качестве технологических нарушений по ответственности подразделений Дирекции скоростного сообщения на соответствующих железных дорогах (исключая СПДОСС), а зарегистрированные в границах других дорог за СПДОСС Московской железной дороги

8.6. Случаи недостоверного ввода, задержек в передаче или невнесения информации в автоматизированные системы, повлекшие технологические нарушения первой или второй категории, оперативно относятся на ответственность структурного подразделения службы (дирекции) или регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», работники которого не обеспечили ввод данной информации.

Технологические нарушения, произошедшие из-за несоблюдения пользователями автоматизированных систем технологии эксплуатации автоматизированных систем, прикладного программного обеспечения, используемого при организации перевозочного процесса, относятся на ответственность структурного подразделения или регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», в котором работает данный пользователь.

8.7. Технологические нарушения, вызванные неприемом поездов соседними железными дорогами, в зависимости от фактического места возникновения задержки поезда, могут учитываться на любом диспетчерском

участке, в том числе и на участках, расположенных не перед стыковым пунктом соседней железной дороги.

По каждому технологическому нарушению, вызвавшему задержку поезда по неприему железнодорожной станцией, диспетчером поездным на основании имеющейся информации вносится отметка с комментарием в график исполненного движения с указанием регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», ответственного за задержку поезда.

8.8. Технологические нарушения, повлекшие задержки поездов, допущенные из-за производства работ строительной организацией, независимо от ее ведомственной принадлежности; переключения устройств СЦБ, связи; производства работ, связанных с реконструкцией станций, изменением путевого развития, электрификацией путей и др., оперативно относятся на соответствующие структурные подразделения ОАО «РЖД» или региональные подразделения функциональных филиалов ОАО «РЖД», работники которых назначены ответственными за производство работ. Окончательное отнесение ответственности осуществляется по результатам расследования.

8.9. Первичными документами для учета случаев технологических нарушений являются график исполненного движения поездов; график исполненной работы станции; журнал движения поездов (формы ДУ-2, ДУ-3); журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (формы ДУ-46); журнал учета расшифровки скоростемерных лент (формы ТУ-133) АСУ НБД; журнал диспетчерских распоряжений (формы ДУ-58).

На основании соответствующих записей в вышеперечисленных документах в системе КАСАТ должно быть сформировано оповещение о случае технологического нарушения.

Оповещение о случае технологического нарушения формируется на основании задержки поезда по месту его возникновения следующим образом:

в системе КАСАТ на основе пометки, созданной дежурно-диспетчерским аппаратом Московской дирекции управления движением на графике исполненного движения поездов в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» или на графике исполненной работы станции (ГИР) в системе АСУ Станции;

системой КАСАТ на основе информации, передаваемой из АСУ-НБД;

системой КАСАТ на основе данных, передаваемых из Информационного хранилища «Анализ выполнения графика движения» (ИХ АВГД), об отсутствии внесения в график исполненного движения системы ГИД «Урал-ВНИИЖТ» информации о причинах опозданий (согласно утвержденному классификатору) пассажирских и пригородных поездов, зарегистрированных по станциям посадки-высадки пассажиров;

системой КАСАТ на основании данных, внесенных при помощи ручного ввода дежурным инженером службы, дирекции регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД» или структурного подразделения ОАО «РЖД» на основании сообщения работника структурного подразделения Московской дирекции управления движением и при наличии соответствующих записей в вышеперечисленных документах (пункт 3.1 Положения).

8.10. Оповещение о случае технологического нарушения должно содержать следующую обязательную информацию: место (наименование станции, перегона), время возникновения технологического нарушения, наименование технологического нарушения, причастное к данному случаю технологического нарушения региональное подразделение функционального филиала или структурное подразделение ОАО «РЖД», которое первоначально определяется дежурно-диспетчерским аппаратом Московской дирекции управления движением.

8.11. Оповещения о случаях технологических нарушений, сформированные в системе КАСАТ, передаются автоматически по мере их возникновения на рабочее место диспетчерского (дежурного) персонала службы, дирекции структурного подразделения функционального филиала. Ввод оповещения о случае технологического нарушения в систему КАСАТ должен быть произведен в течение дежурной смены.

Ввод в систему КАСАТ оповещения о технологическом нарушении по данным расшифровки скоростемерных лент (кассет регистрации) допускается не позднее 96-х часов с момента его возникновения.

Ввод в систему КАСАТ неучтенного ранее оповещения о случае технологического нарушения (произошедшего в текущем году и выявленного по результатам проверок достоверности учета) осуществляется по дате его выявления, не позднее 4-х суток с момента его выявления.

Несколько оповещений о случае технологического нарушения, сформированные различными способами, должны учитываться как одно технологическое нарушение. Для этого дежурный инженер (диспетчер), а также работник структурного подразделения ОАО «РЖД», ответственный за работу в системе КАСАТ, после уточнения информации, содержащейся в оповещениях о случаях технологических нарушений, при принятии их к учету производит объединение оповещений при помощи специальной команды.

## **9. Расследование случаев технологических нарушений**

Расследованию подлежит каждый случай технологического нарушения, зафиксированный в системе КАСАТ. Оповещение о технологическом

нарушении в КАСАТ формируется в соответствии с Технологической схемой (Приложение №1 Положения).

Расследование случая технологического нарушения производится региональным подразделением функционального филиала ОАО «РЖД» или структурным подразделением службы (дирекции) с привлечением (при необходимости) работников других подразделений.

9.1. Оформление результатов расследования производится в следующем порядке:

Дежурный инженер (диспетчер) или работник структурного подразделения ОАО «РЖД», ответственный за работу в системе КАСАТ, должен обеспечить полноту расследования технологического нарушения и достоверность внесенных данных о нем;

в процессе оформления результатов расследования допускается корректировка и уточнение информации о месте и времени возникновения технологического нарушения, содержащейся в оповещении. Окончательная корректировка информации по технологическому нарушению производится по результатам расследования. Незавершенные материалы расследования технологического нарушения сохраняются в системе при помощи специальной команды с автоматической проверкой полноты и корректности внесенных данных.

Руководитель подразделения, ответственного за расследование, с момента формирования оповещения о технологическом нарушении обязан обеспечить его своевременное расследование и проконтролировать оформление результатов расследования в системе КАСАТ.

В случае установления ответственности структурного подразделения ОАО «РЖД» за технологическое нарушение его руководитель обязан проконтролировать своевременное внесение результатов расследования в систему КАСАТ.

В случае, когда в результате расследования установлена ответственность другого структурного подразделения ОАО «РЖД», руководитель обязан в течение 24-х часов обеспечить перенаправление оповещения о технологическом нарушении в систему КАСАТ в их адрес с приложением необходимых материалов.

Персональная ответственность за полноту учета и расследования технологических нарушений, своевременность передачи информации возлагается на руководителей подразделений, ответственных за расследование.

Сформированный в системе КАСАТ акт расследования технологического нарушения (Приложение № 2 Положения) распечатывается из системы КАСАТ

и заверяется подписью руководителя подразделения, возглавляющего расследование конкретного случая технологического нарушения.

Перечень материалов, формируемых по результатам расследования, определен Приложением № 3 Положения.

9.2. Оповещения о технологических нарушениях, возникшие из-за задержки поезда у входного светофора, зафиксированной в АСУ-НБД на основании данных расшифровки скоростемерных лент и электронных носителей информации расследуются ответственными работниками Московской дирекции управления движением совместно с приглашением работников других подразделений, с обеспечением своевременности оформления и приложения материалов расследования.

Определение видов технологических нарушений в системе КАСАТ: техническое, технологическое, особая технологическая необходимость, внешнее, производится в автоматическом режиме на основании причины нарушения, указанной в материалах расследования. В случае необходимости работники службы корпоративной информатизации, на основании обращений руководителей причастных структурных подразделений служб, дирекций или структурных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» в течение 96-х часов с момента завершения расследования выполняют корректировку информации о виде технологического нарушения в системе КАСАТ.

Сформированные оповещения о технологических нарушениях от технологических служб соседних железных дорог, вызванные неприемом поездов, указанные в пометке работником дежурно-диспетчерского аппарата Московской дирекции управления движением, оперативно передаются для расследования специалистам технологической службы.

Для проведения расследования специалисты технологической службы привлекают работников причастных служб, дирекций региональных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД». Специалисты технологической службы на основании вложенных материалов расследования принимают решение о перенаправлении данного оповещения на соседнюю железную дорогу или о назначении на ответственность соответствующей службы, дирекции регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД» или структурного подразделения ОАО «РЖД», расположенных в границах железной дороги.

9.3. Все удаленные оповещения о случаях технологических нарушений, сформированные в системе КАСАТ, в том числе на основании корректировки, должны быть расследованы ответственным работником дежурно-диспетчерского аппарата Московской дирекции управления движением, подтверждающие материалы расследования не позднее 5-го числа месяца,

следующего за отчетным, необходимо предоставлять в технологическую службу.

Технологические нарушения, необоснованно удаленные из системы КАСАТ, подлежат восстановлению работником технологической службы, ответственным за учет технологических нарушений на полигоне Московской железной дороги.

Работник технологической службы, ответственный за учет технологических нарушений на железной дороге ежемесячно, не позднее 5-го числа месяца, следующего за отчетным, рассматривает в системе КАСАТ случаи технологических нарушений, отнесенные по виновности на сервисные, сторонние организации и анализирует подтверждающие документы, на основании которых определяется правомочность отнесения случаев по виновности на сервисные, сторонние организации.

Технологические нарушения, необоснованно перенаправленные на сервисные, сторонние организации, подлежат восстановлению работником технологической службы, ответственным за учет технологических нарушений на железной дороге.

#### **10. Порядок отнесения ответственности за технологические нарушения**

С момента формирования оповещения, в системе КАСАТ устанавливается контроль своевременности принятия оповещения о случае технологического нарушения к учету (расследованию) и формирование в системе материалов расследования. К учету (расследованию) оповещение о случае технологического нарушения должно быть принято в течение 96-и часов. В противном случае система КАСАТ выдает информационное сообщение об этом на автоматизированное рабочее место работника, ответственного за учет технологических нарушений на железной дороге, с проставлением пометки в карточке спорного случая, требующего рассмотрения у заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению), либо у первого заместителя начальника железной дороги.

Отнесение ответственности осуществляется следующим образом:

1) оперативно в течение дежурной смены при формировании отметки на графике исполненного движения отнесение ответственности производит диспетчер поездной (дежурный по станции), руководствуясь разделами 2 и 3 Положения и информацией, поступающей от машиниста локомотива, дежурного по станции или иного причастного работника;

2) окончательное отнесение ответственности:

в течение 96-и часов с момента формирования оповещения о технологическом нарушении при подтверждении ответственности за технологическое нарушение в системе КАСАТ дежурным инженером (диспетчером) службы, дирекции регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», а также работником структурного подразделения ОАО «РЖД», ответственным за работу в системе КАСАТ;

в течение 96-и часов с момента формирования оповещения о случае технологического нарушения, вызванного неприемом поездов соседними железными дорогами;

с момента формирования статистической отчетности формы ЦТН-1,2; ДТН-1,2 в 00.00 час 15-го числа месяца, следующего за отчетным, в системе КАСАТ вступает в действие запрет на работу с оповещениями, кроме корректировки информации о случаях технологических нарушений, классифицированных как «события», в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» (причина нарушения, ответственное подразделение, последствия);

если в результате расследования в системе КАСАТ установлена ответственность за технологическое нарушение другой службы, дирекции регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД» или другого структурного подразделения ОАО «РЖД», то в течение 24-х часов с момента формирования оповещения о технологическом нарушении в системе КАСАТ ответственным работником осуществляется его перенаправление, а именно:

дежурный инженер (диспетчер) службы, дирекции регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», которому первоначально направлено оповещение о случае технологического нарушения, при наличии подтверждающих документов, обязан в течение 24-х часов передать в адрес другой службы, дирекции регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», ответственность которого установлена в результате расследования, с обязательным указанием причины передачи;

дежурный инженер (диспетчер) структурного подразделения ОАО «РЖД», а также работник, ответственный за работу в системе КАСАТ, которому направлено оповещение о случае технологического нарушения, при наличии подтверждающих документов, обязан в течение 24-х часов передать его в адрес другого структурного подразделения ОАО «РЖД», ответственность

которого установлена в результате расследования, с обязательным указанием причины передачи.

Технологические нарушения, расследованные под «закрытие» срока расследования (более 96-и часов), без подтверждающих материалов расследования, либо не принятые к учету, согласно регламентному сроку расследования (96/240 час), в оперативном порядке переносятся на предприятие, нарушившее сроки расследования и не вложившее материалы расследования;

если в результате расследования случая технологического нарушения установлено, что его причиной не являлось нарушение требований действующих нормативных актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, правил, инструкций и иных нормативных документов ОАО «РЖД», приведшее к задержке поезда, при исправно действующих технических средствах, то производится корректировка.

С целью проведения корректировки руководитель причастного линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала обязан в течение 240-часов с момента формирования в системе КАСАТ оповещения о технологическом нарушении подготовить и направить в адрес первого заместителя начальника железной дороги необходимые материалы.

Запрещается перенаправление оповещения о технологическом нарушении в адрес структурных подразделений Московской дирекции управления движением, дежурно-диспетчерский персонал которых осуществлял первоначальное внесение информации о данном технологическом нарушении, без проведения расследования или установления ответственности другой службы, дирекции регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД» или структурного подразделения.

Не допускается отнесение технологического нарушения на ответственность структурного подразделения службы (дирекции) или регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», работники которого непосредственно не участвуют в выполнении технологических операций, связанных с организацией перевозочного процесса.

Если по результатам расследования установлено, что причиной задержки поезда (ов) явился отказ в работе технического средства, то данное оповещение в установленном на железной дороге порядке переводится в систему КАС АНТ как отказ в работе технического средства при помощи специальной команды.

Перевод оповещений о технологических нарушениях в учет в качестве отказов в работе технических средств в систему КАС АНТ, либо скрытых отказов в работе технических средств, выявленных при внеплановых проверках, а также удаление оповещений из системы КАСАТ выполняется работником, ответственным за учет технологических нарушений на железной дороге в срок до 12-го числа месяца, следующего за отчетным, на основании решения первого заместителя начальника железной дороги.

Перенаправление отказов между территориальными подразделениями функциональных филиалов ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги, удаление, учет в качестве технологических нарушений после 12 числа месяца следующего за отчетным периодом в системе КАС АНТ проводиться не будет.

Для рассмотрения спорных случаев, связанных с отнесением ответственности за технологические нарушения, устанавливается следующий порядок:

1) если технологическое нарушение вызвано несколькими причинами, то ответственное структурное подразделение ОАО «РЖД», служба, дирекция регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД» определяется по первопричине, если остальные технологические нарушения вызваны ею или по причине, вызвавшей наибольшее время задержки поезда;

2) окончательное отнесение ответственности в спорных случаях производится на основании решения заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению) либо первого заместителя начальника железной дороги, приказом которого устанавливается единый день разбора технологических нарушений, но не позднее 12-го числа, следующего за отчетным. Несвоевременно расследованные случаи технологических нарушений, либо не принятые к учету в течение 96-и часов как спорные случаи не рассматриваются.

В случае, когда в результате расследования технологического нарушения установлено, что причиной его возникновения явились нарушения нормативных актов в области железнодорожного транспорта, правил, инструкций и иных документов ОАО «РЖД», допущенные персоналом (работниками) собственников тягового подвижного состава или операторских компаний (в случаях занятия путей станции простаивающими порожними вагонами, ожидающими заадресовки), грузоотправителей или грузополучателей, железнодорожных администраций сопредельных государств или других сторонних и сервисных организаций при выполнении перевозочного процесса в границах железной дороги, ответственность за технологические нарушения относится, соответственно, на собственников тягового подвижного состава, операторские компании, грузоотправителей или

грузополучателей, на железнодорожные администрации сопредельных государств или другие сторонние и сервисные организации.

В случае если в результате расследования технологического нарушения, ответственность за которое была первоначально отнесена на структурное подразделение Московского территориального центра фирменного транспортного обслуживания, было установлено, что первопричиной его возникновения явилось несоблюдение или невыполнение установленных ведомственными, общероссийскими или международными нормативными документами технологий или отдельных технологических операций работниками грузоотправителей (грузополучателей), сторонних организаций (в том числе ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта России», пограничной службы, Федеральной службы безопасности России, Федеральной таможенной службы России и воинскими караулами) или других служб, структурных подразделений функциональных филиалов или структурных подразделений ОАО «РЖД», в том числе по приведению порожних вагонов (контейнеров) в транспортное состояние; подготовке вагонов (контейнеров) под перевозку конкретных грузов; размещению и креплению грузов в вагоне или контейнере (в том числе за ЗПУ), таре или упаковке; наливу груза в цистерны; соединению отдельных частей груза или нескольких грузов между собой; сопровождению грузов; изготовлению средств или узлов крепления груза, тары и упаковки, то ответственность за допущенные нарушения, которые не могли быть выявлены при приеме груза к перевозке и при коммерческом осмотре в пути следования, а также вызванные ими задержки поездов переносятся на вышеуказанные соответствующие сторонние организации или службу, дирекцию регионального подразделения функционального филиала ОАО «РЖД», структурное подразделение.

Перечни ремонтных и машиностроительных заводов, заводов - изготовителей рельсов, стрелочных переводов, железнодорожного оборудования, фирм - производителей оборудования и программного обеспечения, организаций - поставщиков электроэнергии, операторов связи, собственников железнодорожного подвижного состава, сервисных организаций (центров) должны актуализироваться и вноситься в автоматизированную систему централизованного ведения нормативно- справочной информации (АС ЦНСИ) на основании обращений руководителей соответствующих подразделений и функциональных филиалов, формируемых по мере необходимости внесения изменений и дополнений. Актуализация перечней упомянутых организаций осуществляется дважды в год: в феврале и августе, в соответствии с порядком, установленным в ОАО «РЖД».

В случае, когда в результате расследования установлено, что причиной технологического нарушения явились неправильные действия или бездействие работника(ов) сторонней организации, в нарушение требований действующих нормативных документов, ответственность за данное технологическое нарушение относится на дирекцию, заключившую с указанной организацией договор на выполнение строительно-монтажных работ, в том числе:

при отсутствии у сторонней организации разрешающих документов на строительство (реконструкцию) объектов в соответствии с действующими требованиями;

при выполнении работ сторонней организацией при отсутствии представителей эксплуатирующих подразделений, согласовывающих начало работ;

при выполнении работ сторонней организацией с отклонением от утвержденной проектной документации, технических условий и действующих требований по производству работ на железнодорожном транспорте.

Задержки поездов, вызванные невыполнением сторонней или сервисной организацией последовательности или продолжительности технологических операций (не приведшим к нарушению работоспособного состояния объекта инфраструктуры или железнодорожного подвижного состава), установленных нормативными документами или указанных в заключенных договорных отношениях, учитываются в качестве технологического нарушения с отнесением ответственности на данную организацию в соответствии с заключенным договором. В материалах расследования технологического нарушения указывается наименование сторонней или сервисной организации (центра), сервисного локомотивного депо, нарушения которых при производстве технологических операций привели к задержке поезда.

К материалам расследования технологического нарушения прикрепляются подтверждающие документы, определяемые договорами с соответствующими организациями. В случае отсутствия определения соответствующего документа в договоре или фактического отсутствия определенного договором документа по любой причине – ответственность за технологическое нарушение относится на подразделение ОАО «РЖД», заключившее договор с данной организацией. Перечень материалов, формируемых по результатам расследования технологических нарушений представлен в приложении № 3 к настоящему Положению.

В случае возникновения разногласий при определении ответственной службы или структурного подразделения функционального филиала между железными дорогами окончательным является решение Центральной комиссии ОАО «РЖД» по контролю за выполнением графика движения пассажирских и

пригородных поездов или комиссии ОАО «РЖД» по контролю за выполнением графика движения грузовых поездов.

В остальных случаях производится удаление ошибочно сформированного оповещения о технологическом нарушении.

Основанием для внесения изменений является решение подкомиссии по анализу технологических нарушений при Центральной комиссии ОАО «РЖД» по повышению надежности работы технических средств и снижению количества технологических нарушений.

## **11. Анализ случаев технологических нарушений**

Анализ причин технологических нарушений, разработка мероприятий по повышению их надежности и контроль за исполнением осуществляются в соответствии с распоряжением Московской железной дороги от 3 февраля 2021 г. № МОСК-128/р «О организации системы планирования, рассмотрения и контроля выполнения мероприятий по повышению надежности технических средств и снижению технологических нарушений на Московской железной дороге» и распоряжением ОАО «РЖД» от 29 октября 2018 г. № 2313/р «Об утверждении Методических указаний по формированию анализа отказов в работе технических средств на региональном и линейном уровне управления на основе данных Комплексной автоматизированной системы учета, контроля устранения отказов в работе технических средств и анализа их надежности (КАС АНТ)».

Анализ последствий технологических нарушений (потерь поездо-часов) производится на основе суммарной продолжительности задержек пассажирских, пригородных и грузовых поездов.

Для анализа причин технологических нарушений, их влияния на перевозочный процесс, оценки деятельности подразделений железных дорог, функциональных филиалов, дочерних и зависимых обществ, сторонних и сервисных организаций в системе КАСАТ реализуются аналитические формы, предусматривающие разделение:

по месту возникновения технологического нарушения (с распределением для регионального уровня – по регионам железной дороги);

по месту расположения виновного за возникновение технологического нарушения подразделения железной дороги, сервисной или сторонней организации;

---