



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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«14 » августа 2014 г.

Москва

№ 1902р

**Об утверждении Положения по организации системы контроля
технического состояния подвижного состава в пути следования**

С целью установления единых требований за контролем подвижного состава в пути следования:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 сентября 2014 г. прилагаемое Положение по организации системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования (далее – Положение).

2. Вице-президенту ОАО «РЖД», начальнику Дирекции тяги Воротилкину А.В., вице-президенту ОАО «РЖД», генеральному директору ОАО «ФПК» Акулову М.П. (по согласованию), начальнику Центральной дирекции инфраструктуры Супруну В.Н., начальнику Центральной дирекции управления движением Иванову П.А., генеральному директору Центральной станции связи Вохмянину В.Э., начальнику Центральной дирекции по ремонту пути Пименову И.Я., начальникам железных дорог обеспечить:

 доведение до сведения причастных работников Положения, утвержденного настоящим распоряжением;

 внесение соответствующих изменений в действующие нормативные и технические документы.

3. По вопросам организации системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования руководствоваться с 1 сентября 2014 г. настоящим Положением.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на вице-президента ОАО «РЖД» - начальника Департамента безопасности движения Шайдуллина Ш.Н., вице-президентов ОАО «РЖД» Целько А.В.,

Воротилкина А.В., Акулова М.П. (по согласованию), начальников железных дорог и начальников функциональных филиалов (по кругу ведения).

Первый вице-президент
ОАО «РЖД»



В.Н.Морозов

УТВЕРЖДЕНО

распоряжением ОАО «РЖД»
от 14 августа 2014 г. № 1902р

ПОЛОЖЕНИЕ

**по организации системы контроля технического состояния подвижного состава
в пути следования**

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
1. Общие положения.....	5
2. Организация работы постов безопасности.....	7
3. Контроль работы постов безопасности.....	16
4. Обязанности и порядок действий работников, задействованных в системе контроля.....	19
5. Обязанности работников, находящихся на рабочих местах, расположенных вблизи следования поездов.....	20
Приложение А.....	35
Приложение Б.....	40
Приложение В.....	41
Приложение Г.....	44
Приложение Д.....	45
Приложение Е.....	47
Приложение Ж.....	49
Приложение З.....	51
Приложение И.....	53
Приложение К.....	54
Лист регистрации изменений.....	56

ВВЕДЕНИЕ

Настоящее Положение по организации системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования (далее – Положение) устанавливает требования к организации, порядку функционирования и контролю за работой данной системы.

Основное назначение системы контроля – обеспечение осмотра вагонов в проходящих поездах и выявления в них неисправностей, угрожающих безопасности движения, принятия мер к немедленной остановке имеющимися на постах безопасности средствами, недопущения дальнейшего следования неисправных вагонов без устранения дефектов или отцепки их от состава поезда, работниками по управлению подвижным составом, охране объектов инфраструктуры, а также текущему содержанию, техническому обслуживанию или ремонту, подвижного состава, технических средств и устройств, пути и сооружений инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В настоящем положении используются следующие сокращения:

- ПТО – пункт технического обслуживания;
- СЦБ – сигнализация, централизация и блокировка;
- КТСМ – комплекс технических средств multifunctional;
- УКСПС – устройство контроля схода подвижного состава;
- КТИ – комплекс технических измерений;
- ТРА – техническо-распорядительный акт станции;
- ДНЦ – диспетчер поезда;
- ДСП – дежурный по железнодорожной станции;
- МВПС – моторвагонный подвижной состав;
- ССПС – специальный самоходный подвижной состав;
- СКНБ – система контроля нагрева букс;
- СКНР – система контроля нагрева редуктора;
- ВО – ведомственная охрана;
- ИСИ – Инструкция по сигнализации;
- УЗП – Устройство заграждения железнодорожного переезда;
- ВКС – Вспомогательная кнопка сигнала;
- ЦУСИ – Центр управления содержанием инфраструктуры.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Постом безопасности является оборудованное рабочее место или средства автоматического контроля, предназначенные для контроля за техническим состоянием подвижного состава в проходящих поездах, выявления в них неисправностей, принятия мер по недопущению дальнейшего следования неисправного подвижного состава в поездах и предупреждению возможных последствий.

1.2. При закрытии (открытии), переносе и (или) изменении режима работы постов безопасности, в том числе персонала, участвующего в работе постов безопасности, руководители структурных подразделений, ответственных за организацию работы постов безопасности, обязаны согласовать данные изменения с заместителем главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги и уведомить об этом руководителей причастных структурных подразделений.

1.3. Работники, задействованные в системе контроля за техническим состоянием подвижного состава в проходящих поездах, обязаны осуществлять внешний (визуальный) осмотр подвижного состава в проходящих поездах, локомотивах без вагонов и ССПС, обращая особое внимание на состояние ходовых частей, автотормозного и автосцепного оборудования, кузовов вагонов, размещение грузов на открытом железнодорожном составе, наличие сигналов ограждения хвоста поезда, руководствуясь при этом перечнем неисправностей и их характерных признаков, приведенным в приложении А. Порядок и действия работников перед началом смены приведены в приложении Д.

1.4. Работники, задействованные в системе контроля за техническим состоянием подвижного состава в проходящих поездах, встречают и провожают поезда на участках, установленных местными инструкциями и ТРА железнодорожных станций, и при выявлении неисправностей, угрожающих безопасности движения, обязаны принять меры к немедленной остановке поезда всеми имеющимися на постах безопасности средствами и недопущению дальнейшего следования неисправных вагонов без устранения дефектов или отцепки их от поездов.

1.5. Ответственность за принятие мер к остановке поезда, в составе которого обнаружены неисправности, возлагается на:

- работника поста безопасности, выявившего неисправность;
- ДСП, выявившего неисправность при встрече поезда или получившего информацию от работников, выявивших неисправности;
- ДНЦ, получившего информацию от работников, выявивших неисправности (на участках, оборудованных диспетчерской централизацией).

- машиниста (водителя) локомотива, МВПС, ССПС.

1.6. Осмотр подвижного состава в проходящих поездах должен выполняться в соответствии с требованиями местных технологических процессов и инструкций по охране труда, отражающих особенности и конкретные условия труда на рабочем месте работника поста безопасности.

1.7. Ответственность за предоставление информации о наличии неисправностей, угрожающих безопасности движения и требующих остановки поезда, возлагается на лицо, обнаружившее эти неисправности.

Каждый случай пропуска поезда с неисправностью, угрожающей безопасности движения, вызвавшей впоследствии задержку поезда в пути следования, должен быть в трехсуточный срок расследован руководителями причастных структурных подразделений региональных дирекций и железнодорожных станций с предоставлением материалов разбора в адрес заместителя главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги.

1.8. Посты безопасности укомплектовываются соответствующим оборудованием и техническими средствами, обеспечивающими эффективный контроль за проходящими поездами.

1.9. Обязанности по обеспечению постов безопасности необходимыми оборудованием и техническими средствами, запасными частями и материалами, инструментом и необходимой документацией возлагаются службу вагонного хозяйства региональной дирекции инфраструктуры.

1.10. Работникам постов безопасности при контроле поездов запрещается отвлекаться на выполнение других обязанностей и заниматься посторонними делами.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ПОСТОВ БЕЗОПАСНОСТИ

2.1. Размещение постов безопасности

2.1.1. Посты безопасности движения поездов организуются приказом начальника железной дороги на основании схемы их размещения, разработанной службой вагонного хозяйства региональной дирекции инфраструктуры и согласованной с причастными подразделениями железной дороги:

- на объектах, имеющих постоянное место размещения – пунктах технического обслуживания вагонов, опробования тормозов, подготовки вагонов, постах по выявлению вагонов с отрицательной динамикой, железнодорожных станциях, где контроль за проходящими поездами осуществляется осмотрщиками вагонов и ДСП, а также на железнодорожных переездах, охраняемых железнодорожных мостах, тоннелях, путепроводах, где контроль за проходящими поездами осуществляется дежурными по железнодорожным переездам, работниками ВО;

- на объектах, не имеющих постоянного места размещения – локомотивах, МВПС, ССПС, где контроль за состоянием поезда в кривых участках пути, а за встречными поездами – при скрещении с ними осуществляется локомотивными бригадами, бригадами ССПС;

- на станциях и перегонах, где контроль за проходящими поездами осуществляется работниками дистанций пути, электроснабжения, сигнализации, централизации и блокировки; региональных центров связи и другими работниками железнодорожного транспорта, находящимися на рабочих местах, расположенных в непосредственной близости от маршрутов следования поездов.

2.1.2. Посты безопасности, имеющие постоянное место размещения, должны располагаться так, чтобы обе стороны в проходящих поездах контролировались через каждые 25-30 км пути.

2.1.3. Средства контроля КТСМ, УКСПС относятся к постам безопасности.

Средства контроля устанавливаются на подходе к станции согласно «Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда», утвержденной МПС России 30 декабря 1996 г., № ЦВ-ЦШ-453 (в редакции указаний МПС России от 20 октября 1997 г. № Г-1234у и от 20 мая 1999 г. № К-881у, а также телеграммы МПС России от 24 февраля 2003 г. № П-1827).

2.1.4. Запрещается одновременное выключение из работы средств контроля двух соседних пунктов одного направления движения. Отключение

средств контроля необходимо производить в соответствии с требованиями п. 7.25 «Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда», утвержденной МПС России 30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453 (в редакции указаний МПС России от 20 октября 1997 г. № Г-1234у и от 20 мая 1999 г. № К-881у, а также телеграммы МПС России от 24 февраля 2003 г. № П-1827).

2.1.5. Пост по выявлению вагонов с отрицательной динамикой располагается на расстоянии не менее 10 км от входных светофоров железнодорожных станций, на которых расположены ПТО. Выявление вагонов с отрицательной динамикой проводится на прямом равнинном участке пути длиной не менее 2 км до места расположения поста обследования. Участок выбирается таким образом, чтобы грузовые поезда проходили его в режиме тяги или выбега со скоростью не менее 60 км/ч. Протяженность зоны поста обследования – 100 м. Обустройство поста должно быть таким, чтобы операторы, выявляющие вагоны с отрицательной динамикой имели необходимые условия для работы в любое время года и суток.

2.1.6. Сигнальные знаки «Пост безопасности» на перегонах и станциях устанавливаются со стороны нахождения работника, производящего осмотр проходящего поезда, с учетом требований пункта 30 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ), утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (далее – ПТЭ).

Ответственность за изготовление и установку на каждом посту безопасности, расположенном на объекте, имеющем постоянное место размещения, сигнального знака «Пост безопасности» по форме, приведенной в приложении Б к настоящему Положению, возлагается на руководителей структурных подразделений распоряжением начальника региональной дирекции инфраструктуры.

Место установки сигнального знака «Пост безопасности» определяется комиссией под председательством заместителя главного инженера железной дороги с участием руководителей причастных структурных подразделений региональных дирекций и железнодорожных станций, работника аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги и оформляется актом (по форме, приведенной в приложении И). Акт выбора места установки знака утверждается заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению).

2.2. Руководство и ответственность за работу постов безопасности

2.2.1. Организация работы на постах безопасности по контролю технического состояния подвижного состава определяется приказом начальника железной дороги.

2.2.2. Общее руководство работой постов безопасности возлагается на заместителя главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги.

2.2.3. Ответственность за функционирование системы двухстороннего контроля и надёжность работы постов безопасности возлагается на руководителей структурных подразделений и региональных дирекций:

- а) Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД»;
- б) Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД»;
- в) Дирекции тяги - филиала ОАО «РЖД»;
- г) Центральной станции связи - филиала ОАО «РЖД»;
- д) ОАО «Федеральная пассажирская компания» (в соответствии с договором на оказание услуг);
- е) ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в соответствии с договором на оказание услуг).

2.2.4. На начальников эксплуатационных вагонных депо возлагается ответственность за:

- обеспечение постов безопасности, расположенных на объектах, имеющих постоянное место размещения, необходимым запасом узлов и деталей вагонов и оборудования для устранения выявляемых неисправностей, «Памятками работнику поста безопасности движения поездов»;

- своевременное и качественное проведение инструктажей, технической учебы;

- содержание знака «Пост безопасности» в технически исправном состоянии;

- обеспечение локомотивов по согласованию с начальниками эксплуатационных локомотивных депо техническими аптечками;

- пополнение технических аптечек, находящихся на локомотивах, по согласованию с начальниками эксплуатационных локомотивных депо, в соответствии с фактическим расходом материалов и запасных частей из технических аптечек при устранении неисправностей вагонов в пути следования.

2.2.5. На начальников эксплуатационных локомотивных депо возлагается ответственность за фактический расход материальных средств из технических аптечек, использованных для устранения неисправностей

вагонов в пути следования.

2.2.6. На начальников дистанций электроснабжения возлагается ответственность за обеспечение освещения, установку, монтаж и обслуживание прожекторных установок.

2.2.7. На начальников дистанций пути возлагается ответственность за установку, исправное техническое состояние и обслуживание устройств для обнаружения нарушений нижней негабаритности в поездах на переездах.

2.2.8. На начальников дистанций сигнализации, централизации и блокировки возлагается ответственность за монтаж устройств КТСМ, УКСПС, а также их исправное техническое состояние и своевременное обслуживание.

2.2.9. На начальников региональных центров связи возлагается ответственность за установку и обеспечение на постах безопасности исправного действия устройств проводной телефонной связи и технологической радиосвязи, а также за своевременное проведение технического обслуживания речевых информаторов при условии размещения данных устройств на основании проектных решений.

2.3. Требования к технической оснащённости постов безопасности

2.3.1. На постах безопасности, расположенных на объектах, имеющих постоянное место размещения, должны находиться:

- графики дежурств работников по посту безопасности;
- местная инструкция по эксплуатации поста безопасности или выписка из технологического процесса, содержащая в себе раздел организации контроля за техническим состоянием подвижного состава в проходящих поездах;
- выписка из расписания движения поездов с указанием времени отправления поездов с соседних станций;
- документация: Журнал учета неисправностей, выявленных в проходящих поездах (по форме, приведенной в приложении В), Журнал учета инструктажей работников постов безопасности (по форме, приведенной в приложении Ж), Журнал контроля работы поста безопасности (по форме, приведенной в приложении Е), «Памятка работнику поста безопасности» (по форме, приведенной в приложении А);
- медицинская аптечка, необходимый слесарный и мерительный инструменты, мебель, хозяйственный инвентарь;
- не менее двух переносных красных щита и два сигнальных фонаря (на железнодорожных переездах – по одному переносному красному щиту и

одному сигнальному фонарю на каждый железнодорожный путь, пересекаемый переездом);

- один комплект сигнальных флажков;
- габаритные планки (на охраняемых переездах);
- неснижаемый запас запчастей, материалов и оборудования для устранения неисправностей в проходящих поездах: обводной рукав, соединительный рукав, металлические и деревянные пробки, уплотнительные кольца головок соединительных рукавов; увязочная проволока диаметром 1-1,5 мм (0,5 кг); концевой кран; пенька; сигнал, ограждающий хвост поезда; молоток слесарный массой 0,5 кг; газовый ключ № 3; кувалда; зубило слесарное; специальная стяжка для закрепления тележки грузового вагона с целью его вывода с перегона. Необходимость наличия комплекта деталей торцевого крепления и смазки для роликовых букс (для постов безопасности, расположенных на переездах, определяется службой вагонного хозяйства дирекции инфраструктуры). Узлы и детали вагонов, а также оборудование по перечню, утвержденному руководителем эксплуатационного вагонного депо и их описание, должны быть аккуратно уложены и находиться в технической аптечке.

Ключ от технической аптечки (там, где нет осмотрщиков вагонов) хранится у ДСП, на переезде – у дежурного по переезду, на локомотивах, ССПС, МВПС – у машиниста (водителя).

Кроме этого, на железнодорожных переездах должна быть в наличии коробка петард (шесть штук на однопутных участках и двенадцать на двухпутных участках), а на постах безопасности с осмотрщиками вагонов – памятка осмотрщику вагонов о действиях в случае срабатывания КТСМ.

2.3.2. На постах безопасности, расположенных на объектах, не имеющих постоянного места размещения (локомотивах, МВПС и ССПС) должны быть:

- сигнал, ограждающий хвост поезда – 1 шт.;
- рукав соединительный Р 17Б – 1 шт.,
- рукав соединительный Р 17Б с концевым краном – 1 шт.;
- металлические и деревянные пробки – по 2 шт.;
- уплотнительные кольца головки соединительного рукава – 6 шт.;
- увязочная проволока диаметром 1-1,5 мм – 0,5 кг;
- газовый ключ № 3 – 1 шт.;
- пенька – 0,1 кг.

2.3.3. Пополнение постов безопасности необходимым запасом узлов и деталей вагонов и оборудования для устранения выявляемых неисправностей производится порядком, установленным приказом начальника эксплуатационного вагонного депо.

2.3.4. Об использовании запасных частей и необходимости их пополнения на постах безопасности, работники, на которых возложены обязанности по контролю за техническим состоянием подвижного состава в проходящих поездах немедленно докладывают руководителям подразделений, в ведении которых находятся посты безопасности. Руководитель, получив данную информацию, незамедлительно сообщает об этом начальнику эксплуатационного вагонного депо или его заместителю.

2.3.5. Поставка запасных частей и материалов эксплуатационным локомотивным депо и железнодорожным станциям по заявкам руководителей эксплуатационных локомотивных депо и железнодорожных станций возлагается на начальников эксплуатационных вагонных депо.

2.3.6. Запасные части и материалы на локомотивах, ССПС, МВПС и постах безопасности, имеющих постоянное место размещения, должны храниться в опломбированных технических аптечках. Наличие пломб, а также случаи использования запчастей и материалов для устранения неисправностей вагонов отмечаются: сдающей и принимающей локомотивными бригадами – в журнале технического состояния локомотива формы ТУ-152; остальными работниками железнодорожного транспорта, задействованными в контроле технического состояния проходящих поездов – в журнале учета неисправностей, выявленных в проходящих поездах (по форме, приведенной в приложении В). При отсутствии соответствующих записей, ответственность за комплектность технических аптечек несет руководитель структурного подразделения, в чьем подчинении находятся работники поста безопасности.

2.4. Оснащение средствами автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда

2.4.1. Размещение, установку и эксплуатацию средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда регламентирует «Инструкция по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда», утвержденная МПС России 30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453 (в редакции указаний МПС России от 20 октября 1997 г. № Г-1234у и от 20 мая 1999 № К-881у, а также телеграммы МПС России от 24 февраля 2003 г. № П-1827).

2.4.2. Размещение средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда на перегонах осуществляется в помещениях кирпичной кладки, транспортабельных модулях или в металлических контейнерах. Помещения для постового оборудования

должны строиться с учетом сохранности аппаратуры (несгораемые, оборудованные металлической дверью), а для северных районов – с тамбуром у входной двери (для вновь устанавливаемых средств контроля).

2.4.3. Средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда включают в себя перегонное и станционное оборудование, связанное между собой линией связи. Перегонное оборудование в свою очередь подразделяется на напольное и постовое.

2.4.4. Размещение напольного оборудования осуществляется согласно технической документации. В состав напольного оборудования входят напольные камеры, универсальные кабельные муфты, путевая коробка, ограждения напольных камер для КТСМ-01Д, КТСМ-02 датчики прохода осей. Все устройства напольного оборудования устанавливаются с учетом требований габарита «С», ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений».

2.4.5. Устройства средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда должны быть обеспечены энергоснабжением от двух независимых источников питания номинальным напряжением переменного тока 220 В согласно требованиям пункта 2 приложения № 4 к ПТЭ.

2.4.6. При монтаже устройств контроля, систем централизации информации и речевого информатора следует соблюдать требования «Правил по монтажу устройств СЦБ», утвержденных МПС России 1 января 1997 г. № ПР 32 ЦШ 10.02-96.

2.4.7. Место установки напольного оборудования средств контроля ограждается сигналом «С» о подаче свистка в соответствии с «Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации», утвержденной приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (в редакции приказа Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162).

2.4.8. Проектом должна предусматриваться установка оповестительной сигнализации о приближении поезда к постовому оборудованию средств контроля и охранной сигнализации. При разработке проектно-сметной документации взамен сигнального светового указателя наличия неисправных вагонов в поезде средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда должны оснащаться речевым информатором машиниста локомотива о наличии в поезде неисправных подвижных единиц.

2.4.9. Напольное оборудование средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда должно быть

окрашено согласно требованиям технологических карт технологии обслуживания КТСМ-01(Д), КТСМ-02 и «Правил по монтажу устройств СЦБ», утвержденных МПС России 1 января 1997 г. № ПР 32 ЦШ 10.02-96.

2.4.10 Настройка средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда КТСМ-01(Д) на летний и зимний период осуществляются на основании телеграфного указания, подготавливаемого службой вагонного хозяйства региональной дирекции инфраструктуры, согласованного с причастными службами и подписанного главным инженером железной дороги в соответствии с требованиями «Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда», утвержденной МПС России 30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453 (в редакции указаний МПС России от 20 октября 1997 г. № Г-1234у и от 20 мая 1999 № К-881у, а также телеграммы МПС России от 24 февраля 2003 г. № П-1827).

2.4.11. Все работы по техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда должны выполняться с соблюдением требований ПТЭ, технологии обслуживания КТСМ-01Д, КТСМ-02, правил техники безопасности, инструкции по охране труда.

2.5. Организация технического обучения и инструктажей работников постов безопасности

2.5.1. Техническое обучение, проведение тематических бесед и инструктажей работников постов безопасности проводится в соответствии с годовым планом, утвержденным главным инженером железной дороги, не менее одного раза в квартал, а также в случаях телеграфных указаний, распоряжений руководителей ОАО «РЖД» как на рабочих местах, так и в административных зданиях структурных подразделений региональных дирекций лицами, ответственными за организацию и контроль работы постов безопасности. Результаты проведения инструктажей заносят в Журнал учета инструктажей работников постов безопасности (по форме, приведенной в приложении Ж).

2.5.2. Техническое обучение работников постов безопасности проводится в соответствии с требованиями СТО РЖД 1.21.001-2007 «Организация технической учебы работников ОАО «РЖД». Общие положения» и соответствующих стандартов отраслевых служб.

2.5.3. Ответственность за организацию и проведение технического обучения работников постов безопасности, расположенных на объектах,

имеющих постоянное место размещения, возлагается на руководителей эксплуатационных вагонных депо.

Ответственность за организацию и проведение технического обучения работников постов безопасности, расположенных на объектах, не имеющих постоянное место размещения, возлагается на руководителей причастных структурных подразделений региональных дирекций.

2.5.4. В годовой план технической учебы необходимо включать изучение:

- требований приказов, распоряжений ОАО «РЖД» и железной дороги, касающихся деятельности постов безопасности;

- устройства вагонов и наиболее распространенных неисправностей подвижного состава, крепления грузов и их характерные признаки (приложение А);

- требований настоящего Положения.

2.5.5. Технические и практические занятия по выявлению неисправностей подвижного состава в пути следования с работниками постов безопасности должны ежеквартально проводиться на базе эксплуатационных вагонных депо или ближайших пунктов технического обслуживания в случае наличия технического класса и вагона – тренажера.

2.5.6. К проведению технической учебы работников постов безопасности привлекаются специалисты вагонного и локомотивного хозяйств. Обучение работников постов безопасности проводится в соответствии с требованиями «Порядка проведения производственного обучения структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД», обучающихся вторым (совмещаемым) профессиям», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 19 июля 2013 г. № 1582р.

2.5.7. Ответственность за рассылку в причастные структурные подразделения региональных дирекций и на железнодорожные станции нормативных документов, подлежащих изучению, возлагается на руководителей локомотивного и вагонного хозяйств.

3. КОНТРОЛЬ РАБОТЫ ПОСТОВ БЕЗОПАСНОСТИ

3.1. Организация работы системы двухстороннего контроля за состоянием проходящих поездов контролируется руководителями причастных региональных дирекций, их структурных подразделений и железнодорожных станций, а также работниками аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги.

Работники органа управления железной дороги, причастных региональных дирекций и их структурных подразделений при проведении осмотров объектов инфраструктуры, а также при выездах на линию по другим вопросам должны также контролировать работу постов безопасности и принимать меры по устранению выявленных недостатков.

3.2. Проверка работы постов безопасности должна осуществляться следующим порядком:

3.2.1. Находясь в кабине локомотива, работник, имеющий транспортное требование, дающее право проезда в кабине управления, должен осуществлять контроль:

- правильности подачи оповестительных сигналов при подходе к постам безопасности, приема ответных сигналов от работников постов безопасности, наблюдения за состоянием вагонов своего поезда в кривых участках пути и вагонов встречных поездов, а также за наличием сигналов, ограждающих хвост встречного поезда;

- своевременности выхода работников постов безопасности для осмотра проходящих поездов, включения прожектора и наличие у работников постов безопасности ручных сигналов;

- целостности планок нижней негабаритности поездов на охраняемых переездах.

3.2.2. При проверке работы постов безопасности проверяется исправность действия прожекторов, переездной сигнализации, шлагбаумов, правильность установки планок нижней негабаритности, состояние отбойных брусьев стрелочных переводов, действия других технических средств и наличие записей об этом, сделанных работниками постов безопасности при вступлении на дежурство, соблюдение периодичности проверок и инструктажей (по имеющимся журналам), наличие Положения, памяток и плакатов, запаса узлов и деталей вагонов и оборудования технической аптечке. В зимнее время контролируется и при необходимости производится очистка планок нижней негабаритности, прожекторов и поста безопасности.

3.3. Для организации контроля работы постов безопасности приказом по эксплуатационному вагонному депо назначаются из числа наиболее

опытных работников старшие осматрщики вагонов из расчета 20 постов безопасности на одного старшего осматрщика. Старшим осматрщикам вагонов по постам безопасности выдаются соответствующие документы, дающие им право проезда в поездах и локомотивах с целью выполнения должностных обязанностей на закрепленном участке. Деятельность их осуществляется в соответствии с должностной инструкцией, разработанной и утвержденной руководством эксплуатационного вагонного депо.

3.4. В обязанности старших осматрщиков по системе двухстороннего контроля на закрепленном участке входит:

- проводить (не реже одного раза в квартал) проверки состояния постов безопасности на закрепленном участке, наличия запасных частей, материалов;
- проверять ведение технической документации (журналов и плакатов), состояние и своевременное обновление знаков постов безопасности, контрольных планок;
- следить за исправностью технических средств на постах безопасности;
- организовывать с работниками причастных служб комплексные проверки работы двухсторонней системы контроля, с записью в Журнал контроля работы поста безопасности (по форме, приведенной в приложении Е);
- проводить анализ работы постов безопасности, разработку и осуществление мер, направленных на их улучшение, в том числе подготовку телеграмм, распоряжений в причастные службы с предложениями о принятии мер по устранению выявленных недостатков;
- проводить инструктажи, беседы, технические занятия с работниками, задействованными в двухсторонней системе контроля с охватом всех работников дежурных смен в соответствии с годовым планом работы, утвержденным главным инженером железной дороги. Своевременно инструктировать причастных работников по руководящим указаниям, касающимся безопасности движения;
- проводить проверки экипировки локомотивов на наличие инструмента и запасных частей автотормозного оборудования;
- принимать участие в разработках организационно-технических мероприятий по безопасности движения;
- вносить предложения руководству соответствующих подразделений, о поощрении работников, выявивших неисправности у вагонов, угрожающие безопасности движения, а также о привлечении к ответственности работников допустивших, нарушения в работе двухсторонней системы контроля;

- выполнять другие мероприятия по вопросам безопасности движения, предусмотренные соответствующими нормативными и организационно-распорядительными документами ОАО «РЖД», железной дороги;

3.5. По результатам контроля за работой постов безопасности и проведённых проверок ежемесячно не позднее 5 числа месяца, следующего за отчетным, начальником эксплуатационного вагонного депо предоставляется отчёт (по форме, приведенной в Приложении 3) в региональную дирекцию инфраструктуры.

4. ОБЯЗАННОСТИ И ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ РАБОТНИКОВ, ЗАДЕЙСТВОВАННЫХ В СИСТЕМЕ КОНТРОЛЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПРОХОДЯЩИХ ПОЕЗДАХ

4.1. Обязанности и порядок действий работников хозяйства перевозок

4.1.1. Работник хозяйства перевозок, задействованный в системе контроля за техническим состоянием подвижного состава в проходящих поездах, обязан контролировать техническое состояние подвижного состава, находясь в определенном ТРА месте.

4.1.2. При прохождении поездов работник хозяйства перевозок, на которого возложена функция осмотра железнодорожного подвижного состава, обязан:

- осуществлять внешний осмотр состояния подвижного состава и перевозимых грузов, расположенных на открытом подвижном составе;
- обращать особое внимание на наличие характерных признаков наиболее распространенных неисправностей (приложение А);
- в случае обнаружения в проходящих поездах неисправностей, угрожающих безопасности движения, передать информацию машинисту о принятии мер к остановке поезда.

4.1.3. При невосприятии локомотивной бригадой указания об остановке поезда, переданного как по радиосвязи, так и при помощи ручных и (или) звуковых сигналов, ДСП (ДНЦ) должен принять все меры и возможности для остановки поезда, включая перекрытие разрешающих показаний светофоров на запрещающие, вызова по радиосвязи машинистов встречных поездов, передачу требования энергодиспетчеру о снятии напряжения с контактной сети соответствующего пути, передачу требования о включении соответствующего заградительного сигнала, передачу требования об остановке поезда на ближайшем посту безопасности и др.

4.1.4. В случае неуверенности в наличии или характере выявленных неисправностей в контролируемом поезде работник хозяйства перевозок обязан принять меры к остановке поезда.

4.2. Обязанности проводников пассажирских вагонов в пути следования

4.2.1. При отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки проводники пассажирских вагонов с радиокупе

(штабного) и хвостового (кроме случаев отправления поездов с тупиковых железнодорожных путей) должны показывать в сторону пассажирской платформы (до конца платформы): днем — свернутый желтый флаг; ночью — ручной фонарь с прозрачно-белым огнем.

Это указывает на благополучное следование пассажирского поезда. Проводники остальных вагонов при трогании поезда закрывают боковые двери вагона и наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

При наличии в пассажирском поезде систем автоматического закрытия боковых дверей вагонов и системы контроля закрытого положения дверей проводники вагонов после автоматического закрытия дверей и начала движения поезда наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

4.2.2. При возникновении посторонних шумов и стуков, а также других неисправностей вагонов, угрожающих жизни людей или безопасности движения, а также в случаях срабатывания СКНБ, СКНР проводник обязан немедленно остановить поезд стоп-краном, вызвать поездного электромеханика или начальника пассажирского поезда.

4.2.3. Дальнейшие действия проводников пассажирских вагонов регламентированы «Инструкцией проводнику пассажирского вагона», утвержденной МПС России 5 ноября 1998 г. № ЦЛ-614.

4.3. Обязанности и порядок действий дежурного по переезду

4.3.1. Дежурный по переезду обязан:

- перед началом дежурства проверить целостность планок нижнего габарита;
- быть готовым к встрече поезда заблаговременно: до подхода поезда убедиться в закрытии шлагбаумов, поднятии УЗП, свободности переезда, иметь при себе установленные сигналы, в ночное время своевременно включать прожектор;
- в случае обнаружения неисправностей, угрожающих безопасности движения, указанных в приложении А, передать информацию машинисту о принятии мер по остановке поезда, не ожидая полного прохода состава, сообщив машинисту по радиосвязи, установленным порядком (приложение В), о местонахождении вагона с греющейся буксой или другой технической неисправностью, угрожающей безопасности движения, информировать ДСП (ДНЦ при технической возможности). Если поезд не остановился, принимать меры путем вызова по телефону дежурного соседнего переезда или ДСП соседней станции, сообщить им характер

обнаруженной неисправности и потребовать принятия мер к остановке поезда.

4.3.2. Излом планки нижней негабаритности проходящим поездом требует немедленной его остановки.

4.4. Обязанности и порядок действий работников вагонного хозяйства

Работники вагонного хозяйства обязаны:

- быть готовыми к встрече поезда, своевременно включать в ночное время прожектор после проследования кабины машиниста. Проходящий поезд контролировать полностью от локомотива до хвостовой части;
- при обнаружении неисправностей в подвижном составе принять меры к остановке поезда, сообщив об этом по радиосвязи машинисту поезда следующим порядком: *«Машинист четного (нечетного) поезда, следующего по станции (переезду, мосту), остановитесь, остановка!»*. *«В головной (средней, хвостовой) части поезда с правой (левой) стороны греется букса (искрение буксы, колеса, дымление буксы)»*, а также должность и свою фамилию, информировать ДСП (ДНЦ);
- после остановки поезда провести тщательный осмотр неисправного подвижного состава, установить причину неисправности и принять оперативные меры к ее устранению, а в случаях невозможности устранения неисправности непосредственно в составе поезда, принять меры к отцепке неисправного подвижного состава от поезда;
- при любых обстоятельствах обнаружения технически неисправного подвижного состава немедленно проинформировать об этом руководителя ПТО.

Порядок встречи поездов «сходу», расположение рабочего места осматрщика-ремонтника вагонов – «островка безопасности», обязанности, которые должен выполнять осматрщик-ремонтник, указаны в Инструкции по организации рабочего места осматрщика вагонов при встрече грузовых и пассажирских поездов «сходу» № 647-2009 ПКБ ЦВ.

4.5. Обязанности и порядок действий локомотивных бригад

Локомотивная бригада при выполнении своих обязанностей должна руководствоваться требованиями:

- «Регламента организации эксплуатационной работы локомотивных бригад и обеспечения безопасности движения

эксплуатационных локомотивных депо Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением от 2 апреля 2013 г. № ЦТ-55/р;

- «Регламента взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» 30 декабря 2010 г. № 2817р.

4.6. Порядок действий работников, задействованных в системе контроля технического состояния проходящих поездов при выявлении вагонов с открытыми дверями, люками, неисправными погрузочно-разгрузочными устройствами и отсутствием сигнала ограждения хвоста поезда

Работники, задействованные в системе контроля технического состояния проходящих поездов, обязаны:

- в случаях обнаружения открытых люков, неисправных погрузочно-разгрузочных устройств вагонов, расстройства погрузки, обрывов реквизитов крепления, смещения, сдвига, просыпания (течи) груза, а также других неисправностей, угрожающих безопасности движения, принимать меры к немедленной остановке поезда;

- при отсутствии сигналов ограждения хвоста поезда или неподвешенного рукава тормозной магистрали работники постов безопасности обязаны сообщить о данном нарушении локомотивной бригаде;

- при отсутствии одного или нескольких сигналов ограждения хвоста пассажирского или почтово-багажного поезда работники постов безопасности обязаны сообщить о данном нарушении через локомотивную бригаду начальнику поезда, который обязан принять меры к устранению неисправностей и о проделанной работе сообщить машинисту поезда. В случае, невозможности устранения неисправностей сигналов ограждения хвоста поезда на ходу, локомотивная бригада через ДНЦ обязана сообщить о данной неисправности работникам ЦУСИ и ОАО «Федеральная пассажирская компания». До устранения неисправности, проводник хвостового вагона обязан находиться в последнем тамбуре вагона, иметь при себе красный флажок, в ночное время фонарь с красным сигналом, следить за передвижением поездов и локомотивов (МВПС, ССПС), при необходимости подавать сигналы остановки.

4.7. Обязанности работников ВО железнодорожных мостов, тоннелей и грузов

4.7.1. Работники ВО железнодорожных мостов и тоннелей обязаны:

- быть готовыми к встрече поездов заблаговременно;
- до подхода поезда убедиться в возможности его свободного въезда на объект, включать в ночное время прожектор. Проходящий поезд контролировать полностью от локомотива до хвостовой части;
- при контроле технического состояния проходящих поездов обращать особое внимание на состояние буксовых узлов, ходовых частей, автотормозного оборудования, кузовов вагонов, размещение груза на открытом подвижном составе, наличие сигнала, обозначающего хвост поезда;

4.7.2. В случае выявления неисправностей, работник ВО обязан:

- принять незамедлительные меры к остановке поезда, не дожидаясь полного прохода состава, сообщив с помощью доступных средств связи машинисту поезда о местонахождении вагона с неисправностью, угрожающей безопасности движения;
- сообщить начальнику караула о принятых мерах по остановке поезда, который в свою очередь должен немедленно проинформировать об этом ДСП (ДНЦ).

При отсутствии неисправностей передается сообщение: *«Машинист четного (нечетного) поезда, проследовавшего станцию (переезд), проследовали без замечаний, сигнал ограждения хвоста поезда имеется, концевой рукав подвешен, стрелок..»*.

4.7.3. Работник ВО грузов:

- в процессе работы проверяет на подвижном составе наличие крышек букс, воздухораспределителей, исправность кузова, дверей вагона, сдвига груза или его выхода за габарит. При обнаружении нарушений сообщает об этом осматрщику вагонов, начальнику караула и дежурному по станции;
- при сопровождении грузов в процессе движения ведет наблюдение за состоянием подвижного состава. При обнаружении неисправностей, указанных в приложении А, немедленно сообщает об этом машинисту поезда. При проезде посторонних лиц на переходных площадках сообщает машинисту о необходимости остановки поезда установленным порядком.

4.8. Обязанности ДСП (ДНЦ - при диспетчерской централизации)

4.8.1. ДСП встречает каждый прибывающий поезд, следит за его исправным состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов.

4.8.2. На станциях, где пути приема удалены или, где по местным условиям ДСП не может встречать поезда, их должны встречать сигналист или дежурный стрелочного поста и докладывать о результатах встречи дежурному по железнодорожной станции.

Перечень станций, где ДСП может не встречать поезда и условия обеспечения безопасности движения при приеме поездов устанавливается ежегодно заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению).

4.8.3. ДСП (сигналист, дежурный стрелочного поста) контролирует техническое состояние подвижного состава в проходящих поездах, находясь в установленном ТРА станции месте, с использованием ручных сигналов, в ночное время – с включением прожектора.

4.8.4. При визуальном контроле ДСП (сигналист, дежурный стрелочного поста) обязан:

- осуществлять тщательный осмотр вагонов и перевозимых в них грузов;
- обращать особое внимание на состояние буксового узла, ходовых частей, тормозного оборудования, кузовов вагонов и наличие сигнала, обозначающего хвост поезда, состояние крепления грузов, состояние люков, бортов, дверей вагонов;
- в случае обнаружения неисправности в подвижном составе, принимать меры к немедленной остановке поезда, не ожидая полного прохода состава;
- при невосприятии локомотивной бригадой сигнала остановки, ДСП должен использовать все меры и возможности для остановки поезда, включая перекрытие разрешающих показаний выходного, маршрутного, входного светофоров, вызова по радиосвязи машинистов встречных поездов, передаче по телефону требования об остановке поезда поездному диспетчеру и на ближайший пост безопасности, или соседнюю станцию, уведомление энергодиспетчера о необходимости снятия напряжения с контактной сети и др.;
- после прохождения поезда сообщить результаты контроля подвижного состава в поезде по радиосвязи локомотивной бригаде: *«Машинист четного (нечетного) поезда, проследовавшего станцию (переезд), проследовали без замечаний, сигнал ограждения хвоста поезда*

имеется, концевой рукав подвешен, ДСП.....»;

- при выявлении неисправностей подвижного состава передается сообщение: *«Машинист четного (нечетного) поезда, следующего по станции (переезду, мосту), остановитесь, остановка!»*. *«В головной (средней, хвостовой) части поезда с правой (левой) стороны греется букса (искрение буксы, колеса, дымление буксы), течь (просывание, сдвиг) груза, обрыв двери (кровли), пожар (задымление) в вагоне и (или) др.»*.

4.8.5. Машинист поезда при проследовании поста безопасности и получении информации по радиосвязи обязан дать ответ, подтверждающий получение информации в полном объеме, назвав при этом свою фамилию.

4.8.6. При выдаче КТСМ сигнала «ТРЕВОГА-1» ДСП (ДНЦ - при диспетчерской централизации) обязан:

- закрыть выходной сигнал светофора;
- сообщить машинисту поезда и поезвному диспетчеру о необходимости остановки поезда на станции;
- сообщить машинисту и поезвному диспетчеру о наличии в поезде неисправных вагонов и их количестве;
- порядковый номер зафиксированной единицы подвижного состава, включая локомотив;
- общее число единиц подвижного состава, сторону по ходу движения, порядковый номер оси, уровень нагрева, наличие сбоев в счете вагонов;
- получить от машиниста подтверждение переданных данных;
- после получения информации от машиниста (осмотрщика вагонов) о результатах осмотра подвижного состава (вагона), сверить номер осмотренного вагона с натурным листом поезда;
- при невыявлении неисправности по показаниям КТСМ обязан предупредить последующий пост безопасности об усиленном контроле за прохождением поезда.

4.8.7. При невыявлении неисправности поезд должен следовать до следующей станции со скоростью не более 40 км/ч. Локомотивная бригада должна следить с особым вниманием за вагоном (вагонами) с зафиксированной неисправностью.

Если перед следующей станцией КТСМ не выдал сигнал «ТРЕВОГА-1 (2)», то поезд может следовать без остановки по станции с установленной скоростью.

При повторной выдаче перед следующей станцией сигнала «ТРЕВОГА-1 (2)» решение о дальнейшем движении поезда принимается осмотрщиком вагонов.

4.8.8. При выдаче КТСМ сигнала «ТРЕВОГА-2» ДСП (ДНЦ - при

диспетчерской централизации) обязан:

- сообщить машинисту о необходимости остановки поезда на перегоне;
- закрыть входной сигнал светофора;
- передать дежурному соседней станции, ограничивающей перегон, поезвному диспетчеру об остановке поезда по сигналу «ТРЕВОГА-2»;
- передать сообщение машинистам, следующих по перегону, об особой бдительности при ведении поездов;
- сообщить машинисту и поезвному диспетчеру о наличии в поезде неисправных вагонов и их количестве, порядковый номер зафиксированной единицы подвижного состава, включая локомотив, общее число единиц подвижного состава, сторону по ходу движения, порядковый номер оси, уровень нагрева, наличие сбоев в счете вагонов;
- получить от машиниста подтверждение переданных данных;
- до получения информации от машиниста, прекратить отправление очередных поездов на этот перегон.

4.8.9. При получении от оператора автоматизированной системы контроля подвижного состава (далее – АСК ПС) регионального (дорожного) уровня требования на остановку и осмотр подвижного состава по трехкратному последовательному срабатыванию установок КТСМ сигнализацией «ТРЕВОГА-0», действовать установленным порядком, как и при поступлении сигнала «ТРЕВОГА-1».

4.8.10. Информация о трехкратном, последовательном срабатывании установок ТСМ сигнализацией «ТРЕВОГА-0» с признаком «СЛЕЖЕНИЕ» доступна только операторам АСК ПС регионального (дорожного) уровня и пользователям, имеющим доступ к АРМ ЦПК АСК ПС.

4.8.11. Отправление поездов при выявлении нагрева буксового узла без заключения осмотрщика вагонов запрещается. Отправление таких поездов без заключения осмотрщика вагонов разрешается только при условии отцепки неисправного вагона.

4.9. Обязанности работников вагонного хозяйства постов безопасности, постов по выявлению грузовых вагонов с отрицательной динамикой

4.9.1. Работники постов безопасности, постов выявления порожних грузовых вагонов с отрицательной динамикой обязаны:

- быть готовым к встрече поезда заблаговременно;
- до подхода поезда убедиться в возможности его свободного

въезда на объект; включать в ночное время прожектор и подавать оповестительный сигнал;

- проходящий поезд контролировать полностью от локомотива до хвостовой части;

- при обнаружении неисправностей в подвижном составе принять меры к остановке поезда, сообщив по радиосвязи или через ДСП (ДНЦ) машинисту локомотива о характере неисправности, порядковом номере вагона, стороне по ходу движения поезда;

- после остановки поезда машинист обязан провести тщательный осмотр неисправного подвижного состава, установить причину неисправности и принять оперативные меры к ее устранению, а в случаях невозможности устранения неисправности непосредственно в составе поезда, принять меры к отцепке неисправного подвижного состава от поезда;

- при любых обстоятельствах обнаружения технически неисправного подвижного состава немедленно проинформировать об этом руководителя ПТО.

4.9.2. Вагоны с отрицательной динамикой фиксируются на основе визуальных наблюдений, либо автоматически.

4.9.3. При визуальном наблюдении (работниками вагонного хозяйства) фиксируются вагоны, у которых верхняя точка кузова (угловая точка боковой и торцевой стен), котла (колпака или внешней лестнице) через каждые 16-20 м (длина волны извилистого движения) или через каждую секунду отклоняется на величину более 50 мм от вертикального положения в поперечном направлении то в одну, то в другую сторону от оси пути. Вагон с отрицательной динамикой повторяет такие отклонения от 3 до 5 раз на протяжении 50-75 м. По этому признаку он выявляется и при этом фиксируется его порядковый номер.

При визуальном методе выявления выше указанных вагонов в обследовании должны принимать участие 2 наблюдателя. Один вслух считает порядковый номер каждого подходящего к посту вагона. В случае появления колеблющегося вагона он подает команду «ПЛОХОЙ» и продолжает счет. Второй наблюдатель, услышав команду «ПЛОХОЙ» записывает в журнал «учета вагонов с отрицательной динамикой» порядковый номер этого вагона. Эта процедура продолжается до тех пор, пока мимо поста не пройдет весь состав.

4.9.4. При автоматизированном методе контроля приведенные цифры могут служить критерием для выявления вагона с отрицательной динамикой. Автоматизация предусматривает применение бесконтактных методов измерения смещения фиксированных точек кузова вагона.

4.9.5. Информация, об обнаруженных вагонах с отрицательной

динамикой передается по телефону при визуальном методе или по специальным каналам связи на пункт технического осмотра вагонов на станции, находящегося на расстоянии не менее 10 км от поста наблюдения.

4.9.6. Порядок дальнейшей работы с выявленными вагонами приведен в «Методике выявления грузовых вагонов с отрицательной динамикой», утвержденной МПС России 19 июля 2002 г. № ЦВТК-6.

4.10. Действия ДСП, ДНЦ, локомотивной бригады, поездной бригады при срабатывании УКСПС

4.10.1. ДСП или ДНЦ, получив информацию о срабатывании УКСПС и о перекрытии входного или проходного светофоров с разрешающего показания на запрещающее, и убедившись о нахождении на участке приближения к станции поезда, обязан:

- исключить отправление на соседний путь перегона поездов встречного (противоположного) направления движения (на двухпутных и многопутных участках железных дорог);
- вызвать по радиосвязи машиниста поезда, при проходе которого сработало УКСПС, сообщить ему об этом текстом следующего содержания: *«Внимание! Машинист поезда № Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! Немедленно остановитесь! ДСП станции ... (название станции, фамилия)»;*
- вызвать по радиосвязи машиниста поезда встречного направления, если он следует по станции или ранее был отправлен на перегон, сообщить ему о срабатывании УКСПС и остановке поезда на соседнем пути;
- сделать запись о срабатывании УКСПС в журнале формы ДУ-46 и сообщить об этом поездному диспетчеру, электромеханику СЦБ, дежурному осмотрику вагонов, находящемуся на станции или дежурному вагонного депо, а также диспетчеру дистанции сигнализации, централизации и блокировки и диспетчеру дистанции пути.

4.10.2. Машинист поезда встречного направления, получив по радиосвязи от машиниста, под составом которого сработало УКСПС, или дежурного по станции сообщение об остановке поезда на соседнем пути должен снизить скорость до 20 км/ч и проследовать состав стоящего поезда с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. После прохода, стоящего на соседнем пути поезда и отсутствия препятствия для движения машинист сообщает об этом дежурному по железнодорожной станции и ведет далее поезд по показаниям светофоров.

4.10.3. При переключении входного светофора с разрешающего на запрещающее показание, а предупредительного светофора на более запрещающее показание перед станцией, где установлено УКСПС, а также получив предупреждение о срабатывании УКСПС от речевого информатора или сообщение дежурного по железнодорожной станции или поездного диспетчера по поездной радиосвязи, машинист обязан:

- принять меры к остановке поезда и включить красные огни фонарей у буферного бруса;
- сообщить по радиосвязи об остановке поезда машинистам поездов встречного и попутного направлений движения, дежурным по станциям, ограничивающим перегон с указанием места остановки и о принимаемых мерах по выяснению причины срабатывания УКСПС. Сообщение повторяется машинистом до получения ответа от машинистов поездов, находящихся на перегоне, и дежурных по прилегающим станциям;
- подавать сигнал общей тревоги (звуковой и световой прозрачно-белый огонь прожектора) при приближении поезда встречного направления в зоне прямой видимости, если от него по радиосвязи ответа не получено;
- направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон с целью обнаружения волочения деталей или сошедших с рельсов колесных пар подвижного состава.

4.10.4. О результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения поездов на перегоне, машинист поезда, под которым сработало УКСПС, сообщает дежурному по железнодорожной станции или поездному диспетчеру.

4.10.5. Если локомотивная бригада поезда, под которым сработало УКСПС, обнаружит сход или волочение деталей подвижного состава, то она обязана выяснить состояние подвижного состава, наличие или отсутствие габарита по соседнему пути и незамедлительно передать эту информацию дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим этот перегон, а также поездному диспетчеру. ДСП также докладывает об этом ДНЦ.

Меры по устранению последствий волочения или схода подвижного состава и восстановлению движения поездов принимает ДНЦ по согласованию с руководством железной дороги.

4.10.6. Если неисправность в поезде не обнаружена, то ДСП по согласованию с поездным диспетчером принимает поезд на станцию при запрещающем показании входного светофора в порядке, установленном «Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации», утвержденной приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (в редакции приказа Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162).

Порядок действия работников при приеме поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора указывается в техническо-распорядительном акте станции.

4.10.7. Для приема последующих поездов попутного направления на станцию до восстановления УКСПС ДСП нажимает вспомогательную кнопку ВКС, расположенную на аппарате управления дежурного по станции, переключает входной светофор с запрещающего показания на разрешающее и выключает звонок нажатием кнопки КЗС. Перед приемом каждого следующего поезда кнопка ВКС вытягивается, а затем нажимается вновь.

4.10.8. Поезд, прибывший на станцию, осматривает работник пункта технического осмотра вагонов, а при его отсутствии поезд осматривается с двух сторон локомотивной бригадой. По результатам осмотра поезда определяется порядок его дальнейшего следования. Если неисправность в подвижном составе поезда не обнаружена, то поезд следует до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов с установленной скоростью.

4.10.9 Если машинист поезда при проследовании светофора, у которого установлено УКСПС, обнаружит переключение предупредительного светофора на более запрещающее показание и перекрытие входного светофора на запрещающее показание, но сообщения от дежурного по станции или поездного диспетчера по радиосвязи не получит, то он должен принять меры, предусмотренные пунктом 4.10.3 настоящего Положения.

4.10.10. Если машинист поезда, в случае неисправности или схода подвижного состава, не может по радиосвязи вызвать дежурного по станции или поездного диспетчера, то он должен сообщить об этом машинистам поездов попутного или встречного направления движения.

4.10.11. При срабатывании УКСПС под поездом, движущимся в неправильном направлении по сигналам автоматической локомотивной сигнализации на двухпутном (многопутном) перегоне или при движении на однопутном перегоне, ДСП отправления по поездной радиосвязи дает команду машинисту поезда следующего содержания:

«Внимание! Машинист поезда №..., следующего по ... пути в неправильном направлении на перегоне немедленно остановитесь! Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! ДСП станции ... (название станции, фамилия)».

Команда передается до получения ответа машиниста поезда. Машинист поезда после получения команды должен остановиться. Дальнейшие действия причастных работников – согласно пунктам 4.10.1 – 4.10.11 настоящего Положения.

4.10.12. На участках железных дорог, оборудованных устройствами диспетчерской централизации, ДНЦ, получив по контрольным приборам на

аппарате управления извещение о срабатывании УКСПС под поездом, информирует об этом по радиосвязи машиниста поезда, следующего на станцию, а также машинистов поездов встречного направления движения.

ДНЦ, при срабатывании УКСПС, вызывает дежурного по станции или начальника станции, сообщает о срабатывании УКСПС и своим приказом передает станцию на резервное управление. Приняв управление станцией, ДСП делает запись о срабатывании УКСПС в журнале формы ДУ-46 и организует работу локомотивной бригады, осмотрщика вагонов, электромеханика СЦБ и бригадира пути по осмотру состава и восстановлению действия УКСПС в соответствии требованиями, изложенными в пунктах 4.10.1 – 4.10.11 настоящего Положения. Если существующая система диспетчерской централизации позволяет передавать ответственные команды, то управление входным светофором производится передачей команд вспомогательного режима.

4.10.13. После восстановления датчиков УКСПС при их разрушении от волочащихся деталей или от схода подвижного состава работники дистанции пути (бригадир пути) и дистанции сигнализации, централизации и блокировки (электромеханик СЦБ) сообщают об этом дежурному по железнодорожной станции (поездному диспетчеру) и делают записи в журнале формы ДУ-46 о восстановлении действия УКСПС.

ДСП прекращает пользоваться кнопкой ВКС со счетчиком числа нажатий и делает соответствующую запись в Журнале осмотра с указанием показания счетчика.

4.10.14. Если срабатывание УКСПС произошло в отсутствии поезда на участке приближения к станции, то ДСП делает запись в журнале формы ДУ-46 о срабатывании УКСПС, сообщает об этом поездному диспетчеру, электромеханику СЦБ, диспетчеру дистанции сигнализации, централизации и блокировки, диспетчеру дистанции пути, которые организуют восстановление действия УКСПС. При появлении поезда на участке приближения к станции прием его на станцию производится в порядке, установленном в пункте 4.10.7 настоящего Положения.

4.10.15. При отсутствии основного и резервного источников электропитания на сигнальной точке, от которой производится электропитание УКСПС, они до восстановления электроснабжения автоматически переводятся в нерабочее (выключенное) состояние. ДСП делает запись в журнале формы ДУ-46 о том, что УКСПС из-за отсутствия электроснабжения находятся в нерабочем (выключенном) состоянии, и сообщает об этом поездному диспетчеру, диспетчеру дистанции электроснабжения, диспетчеру дистанции сигнализации, централизации и блокировки, электромеханику СЦБ и машинистам поездов (по радиосвязи).

4.10.16. Прием поездов на станцию, при недействующих из-за отсутствия электроснабжения УКСПС, ДСП осуществляет в соответствии с требованиями настоящего Положения, с использованием вспомогательной кнопки ВКС на аппарате управления.

После восстановления электроснабжения УКСПС работник дистанции электроснабжения (энергодиспетчер) сообщает дежурному по станции причину нарушения, дату и время восстановления электроснабжения телефонограммой, регистрируемой в журнале формы ДУ-46. На основании этой телефонограммы ДСП делает отметку в Журнале осмотра и сообщает поезвному диспетчеру о восстановлении рабочего состояния УКСПС.

4.10.17. В случае прекращения действия устройств автоматической блокировки из-за их неисправности в приказе ДНЦ, указывается и о прекращении действия УКСПС.

После восстановления действия устройств автоматической блокировки в приказе ДНЦ указывается также и о вводе в действие УКСПС.

4.11. Действия ДСП, ДНЦ, локомотивной бригады при срабатывании УКСПС, ограждающих железнодорожные станции, переведенные на автоматическое действие, а также искусственные сооружения (тоннели, мосты)

4.11.1. При срабатывании УКСПС под поездами на подходах к станциям малодействительных участков железных дорог, переведенных на автоматическое действие, при отмене дежурств на станции в ночное время или круглосуточно (далее – станция малодействительных участков), машинист выполняет действия, предусмотренные пунктом 4.10 настоящего Положения.

4.11.2. ДНЦ в порядке, установленном приказом начальника железной дороги, вызывает на станцию малодействительного участка дежурного по станции или начальника станции. О случае срабатывания УКСПС и об остановке поезда у входного светофора с запрещающим показанием после срабатывания УКСПС, ДНЦ сообщает диспетчерам дистанций пути и дистанции сигнализации, централизации и блокировки, которые организуют восстановление действия устройств УКСПС.

4.11.3. До прибытия на станцию малодействительного участка дежурного по станции и отключения неисправных датчиков УКСПС или до их замены на новые прием поездов на станцию при запрещающем показании входного светофора ДНЦ производит в порядке, установленном «Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации», утвержденной приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (в редакции приказа Минтранса

России от 4 июня 2012 г. № 162).

4.11.4. О своем прибытии на станцию малодеятельного участка ДСП докладывает поезвному диспетчеру.

Станция открывается для движения поездов в соответствии с требованиями и в порядке, установленном начальником железной дороги.

О перекрытии входного светофора станции малодеятельного участка при срабатывании УКСПС и их неисправности ДСП делает запись в журнале формы ДУ-46. Прием поездов на станцию ДСП производит, руководствуясь пунктом 4.10.7 настоящего Положения.

4.11.5. При восстановлении УКСПС электромеханик СЦБ и бригадир пути руководствуются «Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.

Восстановление УКСПС производится работниками дистанции пути и дистанции сигнализации, централизации и блокировки с учетом положений раздела 4 «Инструкции по монтажу, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию и ремонту устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава», утвержденной МПС России 30 декабря 2002 г. № ЦВ-ЦШ-929.

4.11.6. При срабатывании УКСПС, ограждающих тоннель, мост, на заградительном светофоре или светофоре прикрытия загорается красный огонь, дежурный по посту охраны тоннеля, моста сообщает об этом машинисту поезда и докладывает дежурным по станциям, ограждающим перегон, или поезвному диспетчеру и делает запись в Книге приема и сдачи дежурств по посту охраны тоннеля, моста (по форме, приведенной в приложении №3 Инструкции № ЦВ-ЦШ-929).

4.11.7. Порядок проследования поездом заградительных светофоров или светофоров прикрытия, ограждающих искусственные сооружения на участках, оборудованных устройствами автоматической или полуавтоматической блокировки, а также порядок осмотра подвижного состава при срабатывании УКСПС, устанавливает начальник железной дороги.

5. ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ, НАХОДЯЩИХСЯ НА РАБОЧИХ МЕСТАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ ВБЛИЗИ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДОВ

5.1. Обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений, монтеры пути, электромеханики и электромонтеры СЦБ и связи, а также электромеханики и электромонтеры контактной сети при нахождении на железнодорожных путях обязаны контролировать техническое состояние проходящих поездов.

Бригадиры пути, дорожные мастера и другие руководители работ контролируют техническое состояние проходящих поездов во всех случаях.

5.2. На перегонах работники, назначаемые для контроля технического состояния проходящих поездов, должны остановиться в безопасном месте и внимательно наблюдать за состоянием проходящего поезда, следя при этом за приближением поездов по смежным путям.

Не менее чем за 400 метров до приближения поезда по соседнему пути работники должны отойти в безопасное место (укрыться на переходной площадке вагона стоящего поезда, отойти на обочину смежного пути или на середину широкого междупутья). Минимальное расстояние от работника до крайнего рельса при установленной скорости более 140 км/ч должно быть не менее 5 м.

5.3. Работники, назначаемые для контроля технического состояния проходящих поездов, встречая проходящие поезда обязаны показывать требуемый сигнал (при свободности пути: днем – желтый свернутый флаг, ночью – прозрачно-белый огонь ручного фонаря; при необходимости уменьшения скорости: днем – желтый развернутый флаг, ночью – медленное движение вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем).

5.4. Встречая поезд работники, назначаемые для осмотра поезда, обязаны наблюдать за состоянием поезда и, при обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, обязаны принять меры по остановке поезда.

Приложение А (обязательное)

ПАМЯТКА РАБОТНИКУ ПОСТА БЕЗОПАСНОСТИ

Каждый работник железнодорожного транспорта обязан подавать сигнал остановки поезду или маневровому составу и принимать другие меры к их остановке во всех случаях, угрожающих жизни людей или безопасности движения.

Всем работникам постов безопасности необходимо помнить о том, что в проходящих поездах имеют место случаи появления неисправностей подвижного состава и разрушений крепления грузов, которые могут привести к тяжелым последствиям.

Работники постов безопасности при приближении поездов обязаны своевременно выйти для их осмотра, подавать установленные ИСИ сигналы, при необходимости включить прожектор, установленным порядком ответить на оповестительный сигнал машиниста и провести осмотр подвижного состава.

При осмотре подвижного состава особое внимание необходимо обращать на состояние буксовых узлов, ходовых частей, тормозов и кузовов, автосцепок, а также на положение грузов, находящихся на открытом железнодорожном подвижном составе.

При обнаружении хотя бы одной из неисправностей, указанных в таблице А1 настоящего приложения, работники постов безопасности обязаны принять меры к остановке поезда всеми имеющимися средствами.

Таблица А1

№ п/п	Узел или деталь вагона	Признаки неисправности	Характер неисправности
1	Буксовый узел	1.1 Дым, пыль, пар, искры или пламя из корпуса буксы. При сильном нагреве корпуса буксы может иметь красный или белый цвет, отсутствие смотровой крышки роликовой буксы или нарушение ее крепления	Перегрев буксы
		1.2 Вибрация тележки, частые вертикальные колебания роликовой буксы, резкий стук рычажной передачи.	Разрушен сепаратор подшипника, ролики сгруппировались в нижней части буксы. Возможен перегрев буксы.

Продолжение таблицы А1

2	Буксовый узел с коническими подшипниками кассетного типа	2.1 При встрече состава поезда «с ходу» и при отправлении выявляются внешние признаки ненормальной работы буксовых узлов с коническими подшипниками, (скрежет, пощелкивание, искрение, задымление, появление запаха и т.п.)	Перегрев буксы
		2.2 При осмотре вагонов, во время стоянки поезда: у буксовых узлов с подшипниками кассетного типа в корпусе буксы, производится контроль ослабления болтов М20 крепления крепительной крышки, болтов М12 смотровой крышки; обрыв болтов М20 торцевого крепления подшипников определяется методом остукивания смотровой крышки.	
		2.3 Для подшипников кассетного типа с адаптером ослабление болтов М20 или М24 торцевого крепления определяется методом остукивания и визуальным осмотром	
		2.4 Признаками неисправности, требующими отцепки вагона, являются: - сдвиг корпуса буксы; - обрыв болтов М20 или М24 торцевого крепления подшипников на оси; - наличие воды или льда в корпусе буксы, выброс смазки в крышку смотровую, контролируемые при подозрении на неисправность подшипника после снятия крышки смотровой буксового узла; - повышенный нагрев верхней части корпуса буксы или адаптера; - температура нагрева верхней части корпуса буксы не должна достигать 60 °С, без учета температуры окружающего воздуха, и определяется с помощью бесконтактного измерителя.	
3	Колесная пара	3.1 Слышен сильный стук от частых ударов колеса о рельс.	Ползун (выщербина), навар (смещение металла) на поверхности катания колеса свыше допускаемых размеров.
		3.2 Колесо не вращается (юз), между колесом и рельсом при свистящем звуке видно искрение из-под колеса	Заклинивание колесной пары из-за неисправности воздухораспределителя, авторегулятора, рычажной передачи тормоза, перевернутого тормозного башмака, заклинивания роликового подшипника или подшипника редуктора от средней части оси, примерзание тормозных колодок к колесу, обледенение тормозной рычажной передачи.

Продолжение таблицы А1

		3.3 Перекос боковой рамы тележки и кузова вагона, характерный писк, свист от трения металла, искры между колесной парой и буксой, между рамой тележки и колесной парой, скрежет металла.	Излом шейки оси колесной пары, излом боковой рамы
		3.4 Влияние колеса от трения боковой грани обода колеса о внутреннюю грань головки рельса, слышен дополнительный шум.	Сдвиг колеса на оси. Сход колесной пары.
4	Автосцепка	4.1 Провисание головки автосцепки более допускаемых размеров в сравнении с автосцепкой соседнего вагона	Излом или потеря маятниковых подвесок, центрирующей балки, что может привести к саморасцепу.
5	Тележка вагона и тормозное оборудование	5.1 Перекос кузова вдоль или поперек с выходом вагона за пределы габарита.	Излом боковой рамы, надрессорной балки, пружин рессорного подвешивания, неравномерное распределение груза.
		5.2 Провисание, волочение, скрежет от соприкосновения триангеля с колесом, искрение, наличие следов касания деталей рычажной передачи о верхнее строение пути, стрелочный перевод, переездной настил, излом планки нижней негабаритности на переезде.	Обрыв или разъединение тормозных и распорочных тяг, излом вертикальных рычагов, триангеля, траверсы и их подвесок, отсутствие тормозной колодки.
6	Кузов	6.1 Провисание или перекас двери, срыв роликов с направляющего полоза (рельса), перекас двери.	Срыв роликов двери крытого вагона с ее направляющих, выдавливание.
		6.2 Провисание крышки люка полувагона или борта платформы, обрыв торцевой двери полувагона, угрожающее их падением или выпадению груза.	Нарушение крепления крышек люков, торцевых дверей, бортов платформы, выход за габарит вагона.
		6.3 Прогиб продольной стенки наружу или внутрь полувагона.	Нарушение крепления к раме угловых и промежуточных стоек.
		6.4 Оборванные и поднятые листы железа, кровли и помостов цистерн, угрожающие соприкосновением с контактным проводом.	Повреждение элементов кровли вагона.
		6.5 Подъем концов вагона вверх и опускание средней части вниз, следы касания тормозного оборудования о верхнее строение пути, наклон вагона и выход боковых стен вагона за пределы габарита подвижного состава.	Излом или обрыв балок рамы вагона, обрыв стоек.

Продолжение таблицы А1

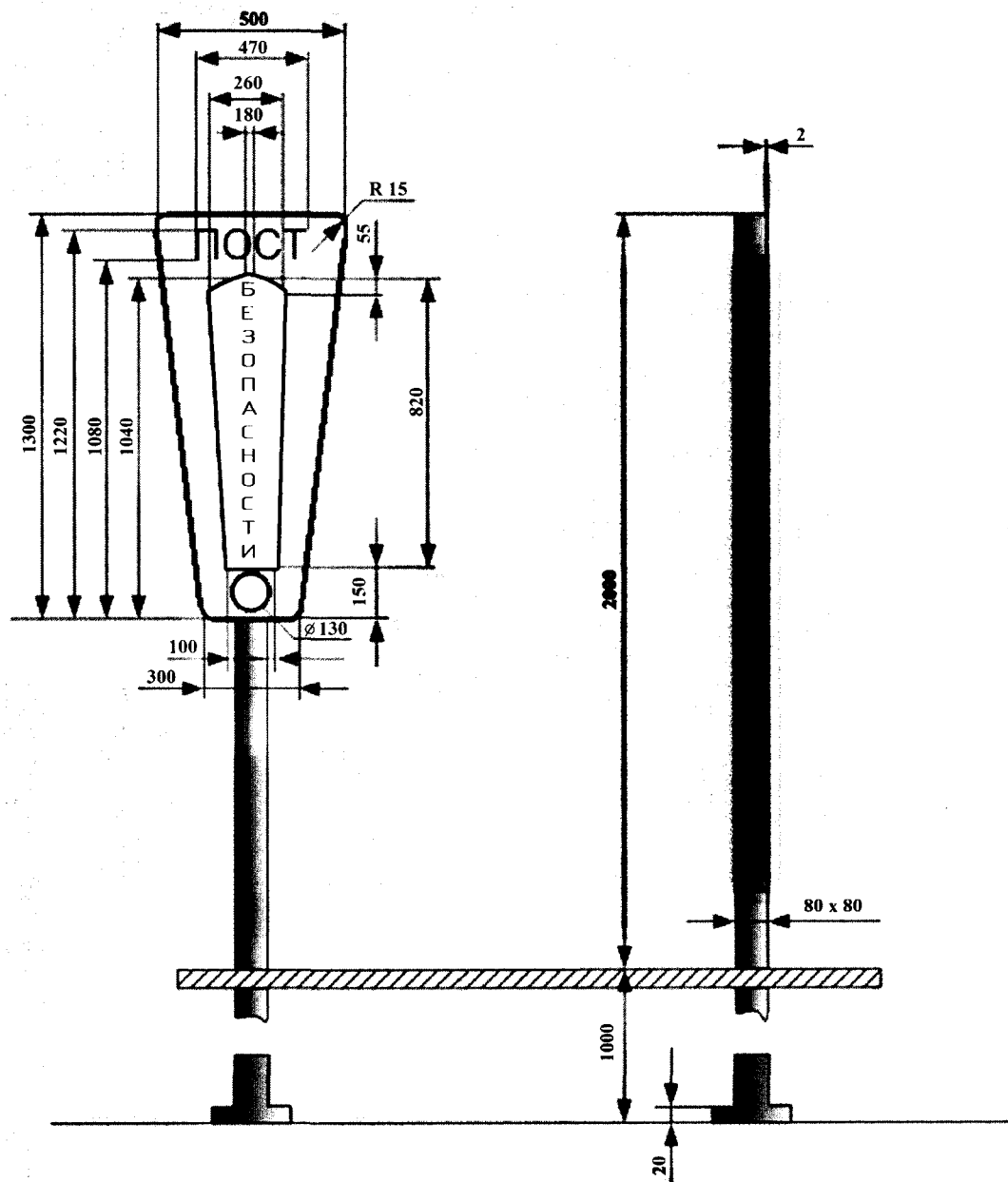
		6.6 Появление из дверей, окон, пола, люков, аккумуляторного ящика вагона дыма или пламени.	Возникновение пожара в вагоне
		6.7 Провисание генератора, карданного вала, редуктора, нарушение крепления шкива ременной передачи, следы царапин повреждений негабаритной планки или отбойных брусьев.	Обрыв крепления генератора, редуктора, карданного вала, шкива ременной передачи.
		6.8 Перекос вагона в поперечном или продольном направлении, выход груза за пределы буферного бруса более 500 мм или расстояние между грузами соседних вагонов менее 200 мм, обрыв проволочных растяжек и деталей крепления груза.	Нарушение (расстройство) крепления, сдвиг груза. Возможно падение груза на путь.
7	Автоматический тормоз	7.1 Колесные пары вращаются, наблюдается кругообразное искрение и выделение синего дыма, сильный нагрев тормозных колодок.	Не полностью отпущен или неисправен тормоз.
8	Крепление грузов	8.1 Обрыв растяжек, излом щитов ограждений, укрытий верхней части погрузки, обрыв металлических стяжек. Выход груза за габарит.	Нарушение правил погрузки и крепления груза.
9	Ограждение состава	9.1 Отсутствие сигнального диска на торцевом бруске последнего вагона грузового поезда и незакрепленного рукава тормозной магистрали или не рабочие сигнальные фонари на хвостовом вагоне пассажирского поезда.	Утеря сигнального диска или проследование поезда не в полном составе, отсутствие питания от генератора или механические повреждения элементов сигнальных фонарей.
10	Привод от средней части оси колесной пары	10.1 Грется центробежная (эластичная) муфта сцепления, задымление под вагоном. Отсутствие карданного вала.	Неисправность подшипников генератора или муфты. Разрушение муфты.
		10.2 Нехарактерный шум при работе привода	Нарушение крепления карданного вала
		10.3 Не передается вращение генератору	Разрушена муфта сцепления
		10.4 Стук, толчки при работе привода	Неисправность крепления опоры редуктора
		10.5 Не вращается карданный вал, проворот, сдвиг редуктора на оси. Возможен юз колесной пары	Заклинило подшипник ведомого или полого вала, Возможна поломка зубьев шестерен.
		10.6 Разрыв контрольных линий, перекося стальных и резиновых вкладышей, выдавливание резинового кольца ведущего фланца редуктора	Сдвиг редуктора относительно оси колесной пары
		10.7 Обрыв проволочной обвязки элементов крепления редуктора	Ослабление гайки шпилек М20 или шпилек М12 деталей привода

Окончание таблицы А1

11	Привод от торца шейки оси колесной пары	11.1 Имеется зазор ведущего шкива при опробовании ломиком	Ослабление специальной гайки крепления ведущего шкива привода ТРК или ТК-2
			Ослабление узла крепления ведущего шкива привода ТРК или ТК-2 с зубчатой фиксацией.
		11.2 Проскальзывание, обрыв ремней, нагрев шкива	Заклинило редуктор привода ТРК или подшипниковую опору привода ТК-2, ослабление натяжения ремней.
		11.3 Отсутствие шкива	Излом болтов М12×75 крепления зубчатых секторов, излом вала редуктора ТРК или опоры привода ТК-2.

Щит металлический устанавливается на деревянную или металлическую конструкцию. Толщина шрифта 25 мм.

- фона металлического щита – **белый**;
- фона восклицательного знака – **желтый**;
- шрифта – **черный**



Приложение В
(обязательное)

Форма журнала учета неисправностей, выявленных в проходящих поездах

Титульный лист

Эксплуатационное вагонное депо _____

ЖУРНАЛ УЧЕТА
НЕИСПРАВНОСТЕЙ, ВЫЯВЛЕННЫХ В ПРОХОДЯЩИХ ПОЕЗДАХ

Начат _____

Окончен _____

ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

1 Журнал ведется и хранится на каждом посту безопасности.

2 Порядок заполнения граф журнала:

- в графу 2 записываются номера поездов, проследовавших через пост безопасности, в составе которых были выявлены неисправности подвижного состава или нарушения крепления груза;

- в графу 3 записывается фактическое время остановки поезда;

- в графу 4 записывается время задержки поезда;

- в графу 5 записывается название выявленной неисправности или ее признака;

- в графу 6 записывается информация о принятых мерах по следующей примерной форме:

«неисправность устранена», или «неисправность не подтвердилась»,
или «далее поезд следует с пониженной скоростью _____ км/ч» или
«вагон № _____ отцеплен» и другие.

Примечание: В этом же журнале проставляются отметки о приеме и сдаче дежурства ДСП. При наличии нарушений (замечаний) их суть отражается в журнале в графе 5 или 8.

[illegible]

Дежурство принял без замечаний _____
время, дата

Дежурный _____

ФИО

Дежурство сдал _____
время, дата _____

Дежурный _____

ФИО

Приложение Г (справочное)

Регламент переговоров

Примерный регламент переговоров дежурных постов безопасности с локомотивной бригадой:

«Внимание! Внимание! Машинист четного/нечетного поезда №____, следующего по пути № ____ станции/переезду/мосту немедленно остановитесь!»

«В головной /средней/ хвостовой/ части поезда с правой /левой/ стороны греется букса /искрение буксы / колеса / дымление буксы».

По аналогичной форме передаются сообщения и о других неисправностях подвижного состава, возникших в пути следования.

Локомотивная бригада при проследовании поста безопасности и получении информации по радиосвязи об имеющейся в составе неисправности обязана подтвердить полученную информацию в полном объеме с указанием номера поезда и фамилии машиниста.

Приложение Д **(обязательное)**

Порядок приема дежурств работниками постов безопасности

1. Заступающий на дежурство дежурный по переезду должен проверить железнодорожный путь в пределах 50 м от переезда в обе стороны, состояние устройства для обнаружения нижней негабаритности в поездах, состояние оборудования переезда (сигнальный рожок, милицейский свисток, одну коробку петард, два сигнальных флага (красный и желтый) в чехле, а в темное время суток и при плохой видимости в светлое время - сигнальный фонарь), наличие пломб у пломбировочных устройств, исправность шлагбаумов, переездной и заградительной сигнализации, радио и телефонной связи. О всех замечаниях, неисправностях, а также об устраненных неисправностях дежурный по переезду каждую смену делает запись в Журнал приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде (по форме, приведенной в пункте Д.1).

2. Перед началом работы осмотрщики вагонов поста безопасности проверяют наличие и исправность инструмента, измерительных приборов, шаблонов, сигнальных принадлежностей, спецодежды, радио и телефонной связи, наличие запчастей и материалов. О всех выявленных замечаниях осмотрщик вагонов делает запись в Журнал приема и сдачи смены (по форме, приведенной в пункте Д.2).

3. ДСП при заступлении на смену, обязан проверить наличие тормозных башмаков, пломбируемого устройства, исправной связи, спецодежды, сигнальных принадлежностей. Сдачу и прием дежурств ДСП оформляют в Журнале учета неисправностей, выявленных в проходящих поездах на посту безопасности (по форме, приведенной в приложении В).

Д.1 Журнал приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде

Ф.И.О	Дата	Принял дежурство		Обнаружение неисправностей в период дежурства. Характер неисправностей и их возникновения	Устранение неисправностей		Сдал дежурство		Примечание
		время	роспись		время	должность и роспись	время	роспись	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Д.2 Журнал приема и сдачи смен

Ф.И.О	Дата	Перечень выполненных работ на посту безопасности и выявленные неисправности	Примечание
1	2	3	4

Дежурство принял _____

время, дата

Дежурный _____

ФИО

Дежурство сдал _____

время, дата

Дежурный _____

ФИО

Приложение Е
(обязательное)

Форма журнала контроля работы поста безопасности

Титульный лист

Эксплуатационное вагонное депо _____

ЖУРНАЛ
КОНТРОЛЯ РАБОТЫ ПОСТА БЕЗОПАСНОСТИ

Начат _____

Окончен _____

ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

1. Журнал служит для фиксации результатов проведенных проверок.
2. Журнал заполняется проверяющим.
3. Порядок заполнения граф:
 - в графу 2 записывается должность, фамилия, имя и отчество проверяющего;
 - в графу 3 записываются недостатки, выявленные при проверке;
 - в графу 4 записывается должность, фамилия, имя и отчество проверяемого.

Примечание: после соответствующей записи проверяющий ставит свою подпись и дату.

№ п/п	Ф.И.О. и должность проверяющего	Перечень замечаний	Ф.И.О. и должность проверяемого
1	2	3	4

Приложение Ж

(обязательное)

Форма журнала учета инструктажей работников постов безопасности

Титульный лист

Эксплуатационное вагонное депо _____

ЖУРНАЛ

УЧЕТА ИНСТРУКТАЖЕЙ РАБОТНИКОВ ПОСТОВ БЕЗОПАСНОСТИ

Начат _____

Окончен _____

[illegible]

Отчёт

О работе двухстороннего контроля за состоянием проходящих поездов в
пути следования на _____ 20 г

Показатели	Всего	П		Д	ВО	В	Т	ШЧ, РЦС	Э
		На постах безопасности, имеющих постоянное место размещения (перезды)	На постах безопасности не имеющих постоянное место размещения (обходчики)	Станций	Пост охраны	ПТО, контрольных постов	Локомотивных бригад, МВПС, ССПС	Работников СЦБ и связи	Работников энергоучастков
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Количество работников, задействованных в контроле									
2. Количество стационарных постов безопасности в т. ч. оборудованных: - прожекторными установками; - радиостанциями									
3. Выявлено неисправностей в т. ч. – вагонов с греющимися буксами									
4. Количество нарушений работниками контроля									
5. Привлечено к ответственности работников контроля, всего: в т.ч. - приказами начальника железной дороги - приказом дирекции - приказами руководителей структурных подразделений									
6. Поощрено работников постов безопасности: в т.ч - приказами начальника									

железной дороги - приказом дирекции - приказами руководителей структурных подразделений									
7. Техническая учеба: Охвачено человек									
8. Проинструктировано работников									
9. Количество проверок действенности системы контроля постов безопасности: в т.ч.									
- начальниками эксплуатационных вагонных депо;									
- заместителями начальников эксплуатационных вагонных депо;									
- старшими осматрщиками вагонов по контролю;									
- комплексных проверок совместно с работниками причастных служб									
10. Предложения по улучшению работы контроля за проходящими поездами									

Начальник эксплуатационного вагонного депо

подпись

Ф.И.О

Приложение И
(обязательное)

Форма акта выбора места установки знака «Пост безопасности»

УТВЕРЖДАЮ:

Заместитель начальника железной дороги
(по территориальному управлению)

Ф.И.О

« ____ » _____ 2014г.

АКТ

выбора места установки знака «Пост безопасности»

Знак «Пост безопасности» установлен _____

наименование места установки знака

Видимость знака _____

условия видимости знака

Председатель комиссии: Зам. НГ рег. _____

Члены комиссии:

ДС	_____
ВЧД	_____
ТЧ	_____
ПЧ	_____
ШЧ	_____
ЭЧ	_____

Приложение К
(обязательное)

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- ГОСТ 9238-2013 «Габариты приближения строений и подвижного состава железных дорог колеи 1520 (1524) мм»;
- ГОСТ 5238-81 «Устройства проводной связи. Схемы защиты от опасных напряжений и токов, возникающих на линиях»;
- ГОСТ Р 54984-2012 «Освещение наружное объектов железнодорожного транспорта. Нормы и методы контроля»;
- СТО РЖД 1.21.001-2007 «Организация технической учебы работников ОАО «РЖД». Общие положения» и стандартов отраслевых служб.
- «Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (ПТЭ), утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286;
- «Правила по монтажу устройств СЦБ», утвержденные МПС России 1 января 1997 г. № ПР 32 ЦШ 10.02-96;
- «Порядок проведения производственного обучения структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД», обучающихся вторым (совмещаемым) профессиям», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 19 июля 2013 г. № 1582р.
- «Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации», утвержденная приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. №162;
- «Инструкция по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда», утвержденная МПС России 30 декабря 1996 г., № ЦВ-ЦШ-453 (в редакции указаний МПС России от 20 октября 1997 г. № Г-1234у и от 20 мая 1999 № К-881у, а также телеграммы МПС России от 24 февраля 2003 г. № П-1827).;
- «Инструкция энергодиспетчеру дистанции электроснабжения железных дорог», утвержденная МПС России от 24 ноября 1999 г. № ЦЭ-684;
- «Инструкция по монтажу и вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию и ремонту устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава», утвержденная МПС России 30 декабря 2002 г. № ЦВ-ЦШ-929;
- «Инструкция по устройству и оборудованию переездов»,

утвержденная МПС России 29 июня 1998 г. № ЦП-566;

- «Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации», утвержденной приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162;

- «Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.

- «Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации», утвержденная Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50.

- «Регламент организации эксплуатационной работы локомотивных бригад и обеспечения безопасности движения эксплуатационных локомотивных депо Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» 2 апреля 2013 г. № ЦТ-55/р;

- «Регламент взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» 30 декабря 2013 г. № 2817р.

- «Методы выявления неисправностей грузовых вагонов по внешним признакам», утвержденные Департаментом вагонного хозяйства 15 мая 2008 г. № 711-2008 ПКБ ЦВ;

- «Методика выявления грузовых вагонов с отрицательной динамикой», утвержденная МПС России 19 июля 2002 г. № ЦВТК-6.

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

[illegible]