ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 1 октября 2018 г. N 2160/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" С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ

АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ КАСАТ

В целях совершенствования системы учета отказов в работе технических средств, технологических нарушений и последствий от них:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 апреля 2019 г. прилагаемые [Положение](#Par39) об учете, расследовании и анализе отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО "РЖД" с использованием автоматизированной системы КАС АНТ и [Положение](#Par650) об учете, расследовании и анализе технологических нарушений в технологическом процессе на инфраструктуре ОАО "РЖД" с использованием автоматизированной системы КАСАТ (далее - Положения).

2. Первому заместителю начальника Департамента технической политики Терегулову О.А. включить работы по настройке и модификации КАС АНТ и КАСАТ в соответствии с утвержденными настоящим распоряжением Положениями в форме заявок в соответствующие рамочные договоры в пределах выделенного финансирования.

3. Начальникам департаментов и управлений, руководителям филиалов и других структурных подразделений ОАО "РЖД":

ознакомить работников с Положениями, утвержденными настоящим распоряжением;

внести во внутренние документы подразделений соответствующие изменения и разработать при необходимости новые внутренние документы;

организовать работу по актуализации отчетных форм систем КАС АНТ и КАСАТ в соответствии с утвержденными Положениями.

4. Генеральному директору АО "НИИАС" Розенбергу И.Н. (по согласованию) до 15 марта 2019 г. доработать и передать в Главный вычислительный центр программное обеспечение АС КАС АНТ/КАСАТ в соответствии с Положениями.

5. Директору Главного вычислительного центра Семенову И.В. до 1 апреля 2019 г. обеспечить установку модифицированного программного обеспечения системы КАС АНТ на промышленный программно-технический комплекс.

6. Признать утратившими силу с 1 апреля 2019 г. распоряжения ОАО "РЖД" от 11 июля 2016 г. N 1372р "Об утверждении Положения об учете, расследовании и анализе технологических нарушений в перевозочном процессе на инфраструктуре ОАО "РЖД" с использованием автоматизированной системы КАСАТ" и N 1375р "Об утверждении Положения об учете, расследовании и анализе отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО "РЖД" с использованием автоматизированной системы КАС АНТ".

7. Контроль исполнения настоящего распоряжения возложить на заместителя генерального директора - главного инженера ОАО "РЖД" Кобзева С.А.

Первый заместитель

генерального директора

ОАО "РЖД"

А.А.КРАСНОЩЕК

Утверждено

распоряжением ОАО "РЖД"

от 1 октября 2018 г. N 2160/р

ПОЛОЖЕНИЕ

ОБ УЧЕТЕ, РАССЛЕДОВАНИИ И АНАЛИЗЕ ОТКАЗОВ В РАБОТЕ

ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОАО "РЖД"

С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ КАС АНТ

1. Общие положения

1.1. Настоящее Положение устанавливает порядок автоматизированного учета, служебного расследования и анализа случаев отказов в работе технических средств на инфраструктуре ОАО "РЖД".

Применение настоящего Положения сторонними организациями регламентируется соответствующими положениями договоров, заключенными между ОАО "РЖД" и этими организациями.

Учет, контроль за устранением отказов в работе технических средств и анализ их надежности осуществляется с использованием Комплексной автоматизированной системы учета, контроля устранения отказов в работе технических средств и анализа их надежности (далее - система КАС АНТ).

Учету в системе КАС АНТ подлежат все отказы в работе технических средств, в том числе приведшие к нарушениям безопасности движения при поездной и маневровой работе. Расследование, анализ случаев нарушений безопасности движения при поездной и маневровой работе (в том числе и возникших из-за отказов в работе технических средств), производятся с использованием специализированной автоматизированной системы (АС РБ) в соответствии с требованиями действующих нормативных документов с последующей передачей информации в систему КАС АНТ (до автоматизации выполняется в ручном режиме).

Учету в системе КАС АНТ подлежат сбои в работе устройств АЛС, САУТ, приведшие к задержкам поездов, учет сбоев в работе устройств АЛС, САУТ, не повлекших задержек поездов, осуществляется с использованием специализированных автоматизированных систем в соответствии с требованиями действующих нормативных документов.

1.2. Положение определяет состав документов и порядок документооборота при учете, расследовании и анализе случаев отказов в работе технических средств.

1.3. Настоящее Положение распространяется на все уровни управления:

центральный - с входящими в его состав подразделениями аппарата ОАО "РЖД" и функциональных филиалов ОАО "РЖД" (далее - департаменты, функциональные филиалы);

региональный - с входящими в его состав подразделениями органа управления железной дороги и региональными подразделениями функциональных филиалов ОАО "РЖД", (далее - региональные подразделения);

линейный - с входящими в его состав депо, путевыми машинными станциями, железнодорожными станциями, вокзалами, региональными центрами связи, дистанциями пути, электроснабжения, сигнализации, централизации и блокировки и др. (далее - линейные подразделения).

При образовании подразделений, выполняющих функции двух и более хозяйств, учет, расследование и анализ случаев отказов технических средств осуществляются раздельно по соответствующим хозяйствам в соответствии с требованиями настоящего Положения.

При образовании подразделений, выполняющих функции хозяйств, расположенных на территории двух и более регионов (полигонная модель управления) учет, расследование и анализ случаев отказов в работе технических средств осуществляются по данному подразделению хозяйства и раздельно по входящим в его состав структурным подразделениям хозяйства в соответствии с требованиями настоящего Положения.

1.4. К техническим средствам, отказы в работе которых, подлежат учету в соответствии с настоящим Положением, относятся:

а) технические средства, отказы в работе которых, подлежат обязательному учету:

верхнее строение пути, земляное полотно, искусственные сооружения и железнодорожные переезды;

железнодорожный подвижной состав, специальный железнодорожный подвижной состав, обращающийся на инфраструктуре ОАО "РЖД";

устройства и линии электроснабжения;

устройства, средства, сооружения и системы железнодорожной технологической электросвязи;

устройства, средства и системы железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ);

устройства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда;

устройство контроля схода подвижного состава (УКСПС);

вычислительная техника, периферийные устройства, сеть передачи данных, общесистемное и прикладное программное обеспечение, используемые в информационных системах при организации перевозочного процесса;

диагностическое оборудование мобильных средств контроля (вагон-путеизмеритель, вагон-дефектоскоп, мобильная лаборатория дефектоскопии, габарито-обследовательская станция и др.);

автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ);

вагонные весы, находящиеся на балансе структурных подразделений Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом, Центра фирменного транспортного обслуживания или Центральной дирекции управления движением;

пассажирские платформы, пешеходные мосты и настилы;

б) технические средства, отказы в работе которых, подлежат учету только в случаях их влияния на перевозочный процесс:

здания, сооружения, устройства станционного хозяйства, грузовые платформы;

машины и механизмы; средства крепления грузов;

устройства и коммуникации промышленного телевизионного обеспечения;

устройства и коммуникации теплоснабжения, водоснабжения и водоотведения.

1.5. Учет случаев отказов в работе технических средств возлагается на дежурный, диспетчерский персонал или иных работников, назначенных приказами руководителей линейных подразделений и служб и (или) структурных подразделений функциональных филиалов, эксплуатирующих и обслуживающих технические средства.

1.6. Учет отказов в работе технических средств осуществляется подразделениями регионального и линейного уровней управления.

1.7. В настоящем Положении используются основные понятия и термины:

внешний отказ - отказ, возникший в результате стихийных бедствий, грозовых атмосферных явлений, порч, краж, вандализма, умышленных или неправомерных действий третьих лиц, в том числе физических лиц, не являющихся работниками ОАО "РЖД", а также в результате повреждения внешнего оборудования и стекла высокоскоростного подвижного состава посторонними предметами (кроме случаев отсутствия предусмотренной конструкцией подвижного состава защиты внешнего оборудования);

гарантийный участок - участок, ограниченный пунктами технического обслуживания, протяженность которого определяется исходя из необходимости безопасного проследования вагонов в исправном состоянии в составе поезда;

деградационный отказ - отказ, обусловленный естественными процессами старения, износа, коррозии и усталости при соблюдении всех установленных правил и (или) норм проектирования, изготовления и эксплуатации в соответствии с ГОСТ 27.002-2015 "Надежность в технике. Термины и определения" (далее - ГОСТ);

задержка поезда по месту возникновения - положительная разница между фактическим временем отправления, прибытия, проследования поездом станции и нормативным (вариантным) графиком (расписанием) движения поездов;

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;

качество услуги - степень соответствия совокупности присущих характеристик требованиям (ГОСТ ISO 9000-2011 "Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь");

конструктивный отказ - отказ, возникший по причине, связанной с несовершенством или нарушением установленных правил и (или) норм проектирования и конструирования (ГОСТ);

корпоративные нарушения - отказы, приведшие к следующим последствиям:

1) отцепка вагона от грузового поезда в пути следования из-за технических неисправностей. К данной категории корпоративных нарушений следует относить отцепки вагонов от грузовых поездов по техническим неисправностям на всех станциях, кроме конечных станций гарантийного участка, за исключением отцепок вагонов от грузовых поездов из-за нагрева буксы;

2) взрез стрелки. Взрез стрелки согласно ГОСТ Р 53431-2009 - это принудительное перемещение остряков и (или) подвижного сердечника крестовины железнодорожной стрелки под действием колес железнодорожного подвижного состава при несанкционированном движении по железнодорожному стрелочному переводу;

3) неисправность пути, вызвавшая закрытие движения или ограничение скорости движения поездов до 15 км/ч;

4) неисправности пути, железнодорожного подвижного состава, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи, контактной сети, электроснабжения и других технических устройств, в результате которых допущена задержка поезда на перегоне хотя бы по одному из путей или на станции сверх времени, установленного графиком движения поездов на 1 час и более. Учет таких корпоративных нарушений проводится по задержке первого поезда на 1 час и более;

нарушения безопасности движения при поездной и маневровой работе - транспортные происшествия и иные события, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. N 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";

неисправность средств крепления груза - состояние средств крепления груза, которое не обеспечивает безопасную перевозку груза;

оперативное отнесение ответственности за отказ в работе технического средства - формирование информации о службе, структурном подразделении функционального филиала, причастных к отказу, на основании данных о движении поездов, а также по докладам участников перевозочного процесса, путем внесения отметки на график исполненного движения ГИД "Урал-ВНИИЖТ", график исполненной работы (ГИР) АСУ Станции, на основании данных автоматизированных систем, систем мониторинга технических средств или в режиме ручного ввода оповещения в систему КАС АНТ, до проведения расследования по установлению причины отказа в работе технического средства;

оператор связи - юридическое лицо, оказывающее услуги связи на основании соответствующей лицензии в соответствии с Федеральным законом от 7 июля 2003 г. N 126-ФЗ "О связи";

оповещение об отказе в работе технического средства сформированный в системе КАС АНТ набор данных, достаточный для учета случая отказа в работе технического средства, оперативного отнесения ответственности и организации процесса расследования его причин;

отказ - событие, заключающееся в нарушении работоспособного состояния объекта (ГОСТ);

пассажирская компания - перевозчик, который осуществляет перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа в пригородном сообщении и/или в дальнем следовании, имеет соответствующую лицензию, а также:

владеет подвижным составом на правах собственности, лизинга или на ином законном праве;

содержит подвижной состав (отвечает за его техническое содержание и/или выполняет техническое обслуживание и ремонт);

осуществляет эксплуатацию подвижного состава (имеет в штате работников локомотивных и/или поездных бригад);

первый поезд, задержанный по причине отказа в работе технического средства:

в случае проставления пометки типа "сбойный" - поезд, на котором проставлена данная пометка;

в случае проставления пометки типа "линия" - поезд, начало задержки которого, является ближайшей по времени к моменту возникновения отказа;

план мероприятий по повышению надежности технических средств - план, разработанный на основании анализа причин отказов в работе технических средств (всех категорий) и технологических нарушений. Состоит из мер организационного, технического и технологического характера;

повреждение - событие, заключающееся в нарушении исправного состояния объекта при сохранении работоспособного состояния (ГОСТ);

производственный отказ - отказ, возникший по причине, связанной с несовершенством или нарушением установленного процесса изготовления или ремонта, выполняемого на ремонтном предприятии (ГОСТ);

работоспособное состояние - состояние объекта, в котором он способен выполнять требуемые функции (ГОСТ);

сбой в работе устройств АЛС и САУТ - кратковременное нарушение работы устройств АЛС, САУТ и (или) алгоритмов их функционирования с последующим самоустранением, в том числе после регламентированного воздействия оператора (машиниста локомотива, высокоскоростного поезда, МВПС, ССПС и т.д.);

сервисные организации - дочерние и зависимые общества ОАО "РЖД", иные юридические лица, предоставляющие услуги по сервисному постгарантийному обслуживанию технических средств (или их элементов), отказы в работе которых подлежат учету в соответствии с [пунктом 1.4](#Par58) настоящего Положения;

служба - подразделение органа управления железной дороги, региональной дирекции - структурного подразделения функционального филиала;

спорный случай - отказ в работе технического средства, по которому в течение 72 часов (а при внесении информации о необходимости дополнительного расследования - в течение 240 часов) с момента формирования о нем оповещения в системе КАС АНТ не было принято решение об отнесении ответственности за конкретным линейным подразделением, службой, структурным подразделением функционального филиала, сторонней или сервисной компанией;

сторонние организации - дочерние и зависимые общества ОАО "РЖД", иные юридические лица, принимающие непосредственное участие в выполнении технологии перевозочного процесса (обеспечивающие предоставление соответствующих услуг (кроме сервисных), либо являющиеся разработчиками прикладного программного обеспечения, используемого в автоматизированных информационных и управляющих системах при организации перевозочного процесса), или являющиеся поставщиками технических средств (или их элементов), отказы в работе которых подлежат учету в соответствии с [пунктом 1.4](#Par58) настоящего Положения;

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;

транспортная услуга - результат деятельности исполнителя транспортной услуги по удовлетворению потребностей пассажира, грузоотправителя и грузополучателя в перевозках в соответствии с установленными нормами и требованиями (ГОСТ 30596-97 и ГОСТ Р 51006-96 Услуги транспортные. Термины и определения);

управление - подразделение аппарата управления ОАО "РЖД", орган управления функционального филиала;

услуга связи - деятельность по приему, обработке, хранению, передаче, доставке сообщений электросвязи или почтовых отправлений Федеральный закон от 7 июля 2003 г. N 126-ФЗ "О связи";

эксплуатационный отказ - отказ, возникший по причине, связанной с нарушением установленных правил и (или) условий эксплуатации (ГОСТ).

2. Классификация отказов в работе технических средств

2.1. В зависимости от последствий случаев нарушения функционирования технических средств вводится их следующая классификация:

1-я категория - 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;

2-я категория - 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;

3-я категория - неисправности - случаи нарушения нормального функционирования технических средств, не имеющие последствий, относящихся к отказам 1-й и 2-й категории, (учет случаев неисправности производится первоначально в рамках автоматизированных систем управления хозяйств);

повреждения - нарушения исправного состояния технического средства, 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:

нарушения размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне, находящегося в составе грузового поезда, выявленное при проведении коммерческого осмотра (ПКО и КПБ), кроме нарушений, выявленных при помощи технических средств (АСКО ПВ и вагонных весов);

нарушения, выявленные при проведении технического обслуживания (ТО-1) локомотива, моторвагонного подвижного состава и устраненные силами локомотивных бригад или ремонтного персонала;

отцепка грузового вагона от поезда по технической неисправности выявленной на станции, являющейся окончанием гарантийного участка.

2.2. При классификации случаев отказов в работе технических средств принимаются:

задержки как первого, так и последующих (каждого в отдельности) поездов (пассажирских, пригородных, грузовых), допущенные по причине данного отказа в работе технического средства;

наибольшее время задержки отдельного взятого поезда (пассажирского, пригородного, грузового), учтенное по месту возникновения отказа в работе технического средства.

При определении категории отказа технического средства 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.

Задержки поездов, не относящихся к категориям пассажирских, пригородных или грузовых, не влияют на определение категории отказа в работе технического средства и учитываются как задержки прочих категорий поездов.

2.3. Для подразделений Управления движением Центральной дирекции управления движением отказом является:

неисправность технических средств или программных ресурсов (в том числе устройств ЖАТ), возникшая вследствие нарушения порядка пользования ими работниками станции (на участках с диспетчерской централизацией - диспетчером поездным) и требующая для восстановления их работоспособности привлечения работника(ов) смежного хозяйства.

Ввод на основании переданной оперативной информации в график исполненного движения системы ГИД "Урал-ВНИИЖТ" пометки, не подтвержденной в результате проведенного расследования или требующей корректировки в результате расследования, не является отказом в работе технических средств для подразделений Центральной дирекции управления движением.

2.4. Для подразделений Центра фирменного транспортного обслуживания отказом является:

нарушение работы автоматизированной системы коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКОПВ), вагонных весов, находящихся на балансе структурных подразделений филиала;

нарушение размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне, находящегося в составе грузового поезда, и приведшее к невозможности его дальнейшего следования без устранения причины отказа.

Отцепки вагонов из-за неисправности средств крепления груза в вагоне на станциях, выявленные при проведении коммерческого осмотра (ПКО и КПБ), вне зависимости от величины задержек поездов, кроме случаев, приведших к транспортным происшествиям или событиям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, учитываются в 3-й категории.

2.5. Для подразделений Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом отказом является:

нарушение работы вагонных весов, находящихся на балансе структурных подразделений дирекции;

нарушение размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне.

2.6. Для подразделений Дирекции тяги отказом является:

неисправность локомотива (его сборочных единиц и деталей), допущенная из-за нарушения порядка действий локомотивной бригады при его эксплуатации на станции или в пути следования, заключающаяся в нарушении работоспособности локомотива, вследствие чего требуется восстановление или замена сборочных единиц и деталей, или регулировка их характеристик в период между плановыми видами технического обслуживания и ремонта.

На подразделения Дирекции тяги оперативно относится для проведения расследования любое невыполнение графика движения поездов из-за технического состояния локомотивов (исключая неисправности, перечисленные в [пункте 2.7](#Par153) данного Положения). По результатам расследования данных случаев ответственность относится на причастные сторонние и сервисные организации или подразделения ОАО "РЖД".

2.7. Для подразделений Дирекции по ремонту тягового подвижного состава отказом является:

неисправность устройств безопасности, радиостанции на подвижном составе по причине нарушения правил технического обслуживания или ремонта.

2.8. Для подразделений Центральной дирекции по ремонту пути отказом является:

закрытие или ограничение скорости движения поездов по состоянию пути на фронте работ из-за нарушения порядка производства работ (кроме ограничений скорости, выданных на производство плановых путевых работ);

нарушение работы рельсовых цепей на участках работ, допущенное по вине работников подразделений дирекции;

неисправность специального самоходного подвижного состава, путевых машин и механизмов, пассажирских вагонов в составе хозяйственных поездов, произошедшая по вине работников подразделений дирекции и приведшая к вынужденной остановке или несоблюдению времени хода в пути следования;

повреждение пути и (или) оборудования и устройств смежных служб из-за неприведения рабочих органов путевых машин (находящихся на балансе дирекции) в транспортное положение.

2.9. Для подразделений Управления пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры отказом является:

нарушение работоспособного состояния железнодорожного пути и его устройств, а также рельсовых цепей;

любое закрытие или ограничение скорости движения поездов по состоянию пути (кроме повреждений, выявленных в процессе планово-предупредительного технического обслуживания работ работниками дирекций инфраструктуры, в том числе с применением средств диагностики), обусловленное необходимостью устранения неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, нарушение работы рельсовых цепей на перегонах и железнодорожных станциях, допущенное по вине работников дистанций пути.

2.10. Для подразделений Дирекции по эксплуатации путевых машин - структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры (далее - ЦДИМ) отказом является:

неисправность специального железнодорожного подвижного состава и его механизмов, произошедшая по вине работников подразделений ЦДИМ и приведшая к вынужденной остановке или несоблюдению времени хода в пути следования;

повреждение пути и (или) оборудования и устройств смежных служб из-за неприведения рабочих органов специального железнодорожного подвижного состава, находящегося на балансе ЦДИМ, в транспортное - положение.

2.11. Для подразделений Управления диагностики и мониторинга Центральной дирекции инфраструктуры отказом является:

неисправность диагностического оборудования мобильного средства контроля, состоящего на балансе центра диагностики и мониторинга инфраструктуры, за исключением неисправностей самоходного подвижного состава, оснащенного диагностическим оборудованием;

вынужденная остановка или несоблюдение времени хода в пути следования самоходного подвижного состава, по причине неисправности диагностического оборудования мобильного комплекса.

2.12. Для подразделений Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры отказом является:

возникновение неисправностей узлов и деталей вагона, находящегося в поезде, и приводящих к невозможности дальнейшего его следования без устранения причины отказа;

любые отцепки вагона по технической неисправности, в том числе по течи в цистернах и просыпанию грузов или остановка поезда на перегоне или задержка поезда на станции сверх установленного графиком движения времени для определения и устранения неисправности вагона, за исключением случаев нарушения графика движения поездов, вызванных необходимостью принятия дополнительных мер по обеспечению безопасности движения.

Отцепки грузовых вагонов от транзитных поездов на сортировочных и участковых станциях, являющихся границами гарантийных участков для данного поезда, по причине технической неисправности, выявленной при проведении технического обслуживания грузовых вагонов эксплуатационным персоналом ПТО, в том числе с применением средств диагностики, учитываются в 3-й категории.

2.13. Для подразделений Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры отказом является:

нарушение работы устройств и систем ЖАТ по причине неисправности оборудования и приборов ЖАТ;

нарушение правил производства работ работниками дистанций СЦБ, приведшие к отказу.

2.14. Для подразделений Трансэнерго отказом является:

нарушение работы устройств электроснабжения;

отклонение от нормативных значений напряжения в контактной сети, за исключением повышения напряжения в контактной сети выше - нормативных значений на участках обращения электроподвижного состава с рекуперативным торможением;

порча, повреждение сооружений и устройств контактной сети; нарушение работы устройств ЖАТ из-за отклонения напряжения от нормативных значений в электроснабжении данных устройств, а также отсутствие напряжения на участках, оборудованных аккумуляторным резервом, более 8 часов после отключения основного электроснабжения, при условии, что питание не отключалось в предыдущие 36 часов;

нарушение работы рельсовых цепей на перегонах и железнодорожных станциях, допущенное по вине работников дистанций электроснабжения;

нарушение работы технологической связи и вычислительной техники из-за отсутствия (на время, более нормируемого), отклонения от нормативных значений напряжения в электроснабжении данных устройств;

неисправность ССПС и его механизмов, произошедшая по вине работников Трансэнерго, и приведшая к вынужденной остановке или несоблюдению времени хода в пути следования.

2.15. Для подразделений Центральной станции связи отказом являются:

неисправности устройств, средств, сооружений и систем железнодорожной технологической сети электросвязи, неправильное их функционирование или порча, приведшие к перерыву предоставления подразделениям ОАО "РЖД" услуг технологической электросвязи.

2.16. Для подразделений Главного вычислительного центра отказом является:

неисправность устройств сети передачи данных общего технологического назначения и аппаратно-программных комплексов информационно-управляющих систем, приведшая к потере информации и (или) ее искажению и невозможности выполнения из-за этого технологических операций;

задержка поезда из-за отсутствия или несвоевременного предоставления поездной информации, поездной документации, вследствие неисправности сети передачи данных общего технологического назначения и (или) аппаратно-программных комплексов информационно-управляющих систем.

2.17. Для подразделений Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава отказом является:

неисправность моторвагонного подвижного состава или пассажирских вагонов используемых в пригородном сообщении (их узлов и деталей), находящихся в управлении предприятий дирекции, заключающейся в нарушении их работоспособности, вследствие чего требуется восстановление или замена сборочных единиц и деталей или регулировка их характеристик в период между плановыми видами технического обслуживания или ремонта или на них, если это восстановление (замена, регулировка) не входят в объем обязательных работ и если необходимое для их выполнения время превышает нормы, установленные для ремонта моторвагонного подвижного состава.

2.18. Для подразделений Дирекции скоростного сообщения отказом является:

неисправность моторвагонного подвижного состава, приписки (находящегося в управлении) предприятий дирекции, вызывающая необходимость восстановления или замены подвижного состава (его узлов и деталей) в период между плановыми видами ремонта, или на них, если время необходимое для восстановления (замены) превышает нормы, установленные для ремонта подвижного состава.

2.19. Для подразделений Центральной дирекции пассажирских обустройств, Дирекции железнодорожных вокзалов отказом являются:

порчи, повреждения, неисправности сооружений и устройств пассажирского комплекса, принадлежности подразделений дирекции, угрожающие безопасности движения, жизни и здоровью пассажиров или приведшие к нарушению работы рельсовых цепей, в том числе вызванные скоплением снега и льда.

2.20. Для подразделений АО "Федеральная пассажирская компания" отказом является:

неисправность подвижного состава (пассажирского вагона, его узлов и деталей) приписки (находящегося в управлении) предприятий компании;

остановка поезда на перегоне или задержка поезда на станции сверх времени, установленного графиком движения поездов для определения и устранения неисправности вагона;

срабатывание систем сигнализации контроля нагрева букс (СКНБ) и сигнализации контроля нагрева редуктора (СКНР).

2.21. Для подразделений пассажирских компаний отказом является:

неисправность моторвагонного подвижного состава или пассажирских вагонов, используемых в пригородном сообщении (их узлов и деталей), приписки (находящихся в управлении) предприятий компании, заключающейся в нарушении их работоспособности, вследствие чего требуется восстановление или замена узлов и деталей или регулировка их характеристик в период между плановыми видами технического обслуживания или ремонта или на них, если это восстановление (замена, регулировка) не входят в объем обязательных работ и если необходимое для их выполнения время превышает нормы, установленные для ремонта подвижного состава;

порчи, повреждения, неисправности сооружений и устройств пассажирского комплекса, принадлежности (находящихся в обслуживании) компании, угрожающие безопасности движения, жизни и здоровью пассажиров или приведшие к нарушению работы рельсовых цепей, в том числе вызванные скоплением снега и льда.

2.22. Для подразделений Управления объектов технологического и коммунального назначения Департамента управления имуществом отказом являются:

порчи, повреждения, неисправности зданий и сооружений, находящихся на балансе соответствующих подразделений, угрожающие безопасности движения или приведшие к нарушению работоспособности технических средств ОАО "РЖД", отказы которых учитываются в соответствии с [пунктом 1.4](#Par58) настоящего Положения.

2.23. Для подразделений Центральной дирекции по тепловодоснабжению отказом являются:

порчи, повреждения, неисправности технических средств систем наружного тепловодоснабжения, находящихся на балансе дирекции, угрожающие безопасности движения или приведшие к нарушению работоспособности технических средств ОАО "РЖД", отказы которых учитываются в соответствии с [пунктом 1.4](#Par58) настоящего Положения.

2.24. Для подразделений Дирекции капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения отказом являются:

нарушения работы устройств электроснабжения, порча, повреждение сооружений и устройств контактной сети при выполнении строительно-монтажных работ на этих устройствах, допущенные по вине работников структурных подразделений дирекции;

нарушения работы рельсовых цепей на участках работ, допущенные по вине работников подразделений дирекции;

неисправности специального железнодорожного подвижного состава, механизмов, пассажирских вагонов и платформ в составе хозяйственных поездов, произошедшие по вине работников подразделений дирекции и приведшие к вынужденной остановке или несоблюдению времени хода в пути следования;

повреждения пути и (или) оборудования и устройств смежных служб из-за неприведения в транспортное положение рабочих органов специального железнодорожного подвижного состава по вине работников подразделений дирекции.

2.25. Для подразделений Росжелдорснаб отказом является:

отказ технического средства, вызванный нарушением установленных сроков поставки материально-технических ресурсов, а также поставкой материально-технических ресурсов ненадлежащего качества.

2.26. Настоящим Положением устанавливают следующие виды отказов:

эксплуатационный;

производственный;

конструктивный;

деградационный;

внешний.

3. Учет отказов в работе технических средств

3.1. Первичными документами для учета фактов отказов в работе технических средств являются:

график исполненного движения (диспетчера поездного, дежурного по станции);

Журнал движения поездов (формы ДУ-2, ДУ-3);

Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (формы ДУ-46);

скоростемерная лента (кассета регистрации), Журнал расшифровки скоростемерных лент (формы ТУ-133);

расшифровка картриджа РПДА (регистратор параметров движения);

Книга замечаний машинистов (формы ТУ-137);

Журнал технического состояния локомотива (формы ТУ-152);

Журнал регистрации действующих предупреждений об ограничении скорости движения поездов (формы ПУ-84);

Журнал учета работы средств дефектоскопии, обнаружения и замены дефектных и остродефектных рельсов (формы ПУ-27);

уведомления об ограничении скорости движения поездов, выдаваемые средствами диагностики пути и рельсов;

Журнал дежурного работника по переезду (формы ПУ-67);

Журнал учета показаний средств контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда (формы ВУ-100);

акт осмотра пассажирского вагона (подписывает машинист, начальник поезда, поездной электромеханик);

Журнал по эксплуатации системы АСКО ПВ (форма автоматизированного учета - "Журнал учета отказа в работе комплекса АСКО ПВ");

паспорт вагонных весов;

Журнал учета проверок поездной и стационарной радиосвязи (формы ШУ-74);

Журнал учета повреждений устройств автоматики и телемеханики (формы ШУ-78);

Оперативный журнал (формы ЭУ-82);

Книга осмотров и неисправностей (формы ЭУ-83);

Уведомление (формы ВУ-23);

Журнал диспетчерских распоряжений (формы ДУ-58);

Акт технического состояния вагона (формы ВУ-27).

3.2. Действующие записи в документах, перечисленных в [пункте 3.1](#Par221), являются основанием для формирования в системе КАС АНТ оповещения об отказе в работе технического средства.

3.3. Оповещение об отказе в работе технического средства в соответствии с Технологической [схемой](#Par437) (Приложение N 1) формируется в системе КАС АНТ на основе первичной информации о нарушении работоспособности технического средства:

в системах ГИД "Урал-ВНИИЖТ", АСУ Станции на основе пометки, созданной дежурно-диспетчерским аппаратом структурных подразделений Центральной дирекции управления движением на графике исполненного движения, графике исполненной работы станции, соответственно;

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

автоматизированной системой, 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) линейного подразделения, службы железной дороги или регионального подразделения функционального филиала на основании сообщения дежурного по станции и (или) при наличии соответствующих записей в документах, перечисленных в [пункте 3.1](#Par221), или по показаниям приборов, в соответствии с критериями отказов в работе технических средств, приведенными в [пунктах 2.3](#Par140) - [2.25](#Par210) настоящего Положения.

3.4. Оповещение об отказе в работе технического средства должно содержать следующую обязательную информацию: место (наименование станции, перегона) и время возникновения отказа в работе технического средства, характер проявления отказа в работе технического средства, причастная к данному случаю отказа служба, структурное подразделение функционального филиала, линейное подразделение, которые первоначально определяются:

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

диспетчерским аппаратом или специалистами линейных подразделений, служб или структурных подразделений функциональных филиалов при ручном вводе оповещения об отказе в работе технического средства в отраслевую автоматизированную систему;

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

3.5. Оповещение об отказе в работе технического средства, сформированное в системе КАС АНТ, автоматически передается на рабочее место диспетчерского (дежурного) персонала службы или структурного подразделения функционального филиала.

Оповещения об одном и том же случае отказа в работе технического средства, сформированные в системе КАС АНТ различными способами и/или являющиеся следствием одного отказа, должны учитываться как один случай отказа в работе технического средства.

3.6. Сведения о неисправностях технических средств, на основании которых формируются оповещения об отказе в их работе, передаются в оперативном порядке после их возникновения. Ввод в систему КАС АНТ оповещения об отказе в работе технических средств должен быть произведен до окончания дежурной смены.

Ввод в систему КАС АНТ оповещения об отказе в работе технических средств по данным расшифровки скоростемерных лент (кассет регистрации) и других информационных систем, не предусматривающих наличие оперативного (круглосуточного) сопровождения, допускается не позднее 3-х суток с момента его возникновения.

Ввод в систему КАС АНТ неучтенных оповещений об отказе в работе технического средства (произошедших в текущем году и выявленных по результатам проверок достоверности учета) осуществляется по дате его выявления, не позднее 3-х суток с момента его выявления.

Учет отказов в работе технических средств осуществляется:

по месту возникновения - территориально по железным дорогам, регионам;

по подразделению, ответственному за отказ, - территориально по месту расположения виновного подразделения (структурному подразделению ОАО "РЖД", ДО, сервисной или сторонней организации).

3.7. Дежурный инженер (диспетчер) службы или структурного подразделения функционального филиала, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, после выяснения и уточнения необходимой информации обязан:

принять оповещение к учету (только при наличии информации, подтверждающей ответственность службы или структурного подразделения функционального филиала). Для этого необходимо в журнале оповещений выбрать из имеющегося списка требуемое оповещение и с помощью команды "Принять" подтвердить отнесение данного случая отказа в работе технического средства за своей службой, структурным подразделением функционального филиала;

передать оповещение в адрес линейного подразделения (только при наличии информации, подтверждающей ответственность линейного подразделения за данный случай своей службы или структурного подразделения функционального филиала). Перенаправление выбранного оповещения об отказе в работе технического средства производится с помощью команды "Перенаправить", с указанием наименования линейного подразделения.

При поступлении оповещения об отказе в работе локомотива из системы ГИД "Урал-ВНИИЖТ" в региональную дирекцию тяги, в состав которой не входит эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотивной бригады, управляющей этим локомотивом, дежурный персонал (диспетчер) данной дирекции направляет оповещение для проведения расследования в региональную дирекцию тяги, структурным подразделением которой является указанное локомотивное депо.

При поступлении оповещения об отказе в работе локомотива 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 дирекцию моторвагонного подвижного состава оповещения об отказе в работе подвижного состава под управлением локомотивной бригады 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.

3.8. Дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, после выяснения и уточнения информации обязан принять оповещение к учету (только при наличии информации, подтверждающей ответственность линейного подразделения за данный случай). Для этого необходимо в журнале оповещений выбрать требуемое оповещение и с помощью команды "Принять" подтвердить отнесение данного случая отказа в работе технического средства за своим линейным подразделением.

Подробный порядок действий при принятии к учету, перенаправлении оповещений об отказах в работе технических средств указывается в руководстве пользователя системы КАС АНТ.

4. Расследование случаев отказов в работе технических средств

4.1. Расследованию подлежит каждый случай отказа в работе технического средства. Расследование случая отказа в работе технического средства производится подразделением (ОАО "РЖД", ВРК, пассажирской компании), отвечающим за его техническое содержание, с привлечением при необходимости работников других подразделений, сервисных и сторонних организаций. С целью отражения состояния технического средства на момент возникновения отказа в его работе составляется акт первичного осмотра, который подписывается работниками:

подразделений, эксплуатирующих техническое средство;

подразделений, осуществляющих выполнение работ по техническому содержанию технического средства;

сервисной организации (в случае если техническое средство передано на постгарантийное сервисное обслуживание);

представителем сторонней организации (при необходимости).

Для установления причины отказа в работе технического средства могут проводиться различные испытания, экспертизы, лабораторные исследования как технического средства в целом, так и отдельных его элементов.

Задержки поездов, связанные с необходимостью экипировки локомотивов песком, водой и маслом, первоначально учитываются как отказ технического средства. Перевод данных оповещений в категорию технологических нарушений и их дальнейший учет в системе КАСАТ осуществляется только по результатам расследования при отсутствии неисправности в системе подачи песка на локомотиве, водяной и масляной системе дизеля соответственно.

В качестве отказов в работе технических средств не подлежат учету: невыдача локомотива, моторвагонного подвижного состава из депо по причинам, не связанным с его неисправностью;

случаи выявления неисправности локомотива, моторвагонного подвижного состава при проведении планового ТО или ТР;

неисправности, не приведшие к нарушению работоспособного состояния локомотива, моторвагонного подвижного состава, устраненные в парках прибытия и отправления в течение времени графиковой стоянки.

Не подлежит учету в качестве отдельного отказа в работе технического средства нарушения работоспособного состояния (повреждение) технического средства, которые являются следствием транспортного происшествия или иного события, связанного с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Расследование отказов в работе устройств безопасности, поездной и маневровой радиосвязи, установленных на локомотиве, организует Дирекция по ремонту тягового подвижного состава с привлечением при необходимости работников других структурных подразделений, сторонних и сервисных организаций.

4.2. Оформление результатов расследования производится следующим образом:

1) дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала, которому передано для расследования оповещение об отказе в работе технического средства, обеспечивает полноту расследования и достоверность данных о нем.

Оформление результатов расследования производится в соответствии с руководством пользователя системы КАС АНТ;

2) в электронном журнале расследований оповещения об отказах в работе технических средств, принятые к учету, делятся на две группы:

отказы в работе технических средств, по которым материалы расследования сформированы полностью;

отказы в работе технических средств, по которым материалы расследования находятся в процессе формирования;

3) в процессе оформления результатов расследования при необходимости корректируется и уточняется информация о месте и времени возникновения отказов в работе технических средств, содержащаяся в оповещении об отказе в работе технического средства;

4) временем окончания отказа объекта инфраструктуры считается время, когда восстановлено работоспособное состояние технического средства и причина его отказа устранена.

Корректировка характера проявления отказа в работе технического средства на этапе расследования не допускается.

Незавершенные материалы расследования отказа в работе технического средства сохраняются в системе при помощи специальной команды "Сохранить" с автоматической проверкой полноты и корректности внесенных данных.

4.3. Руководитель линейного подразделения в течение 72-х часов, а для случаев неисправности буксовых узлов колесных пар грузовых вагонов, неисправностей грузовых вагонов, требующих проведения рекламационной работы, пассажирских вагонов в составе дальних пассажирских поездов, электропоездов удлиненных участков обслуживания, скоростных и высокоскоростных поездов, локомотивов, работающих на удлиненных плечах обращения, отказов в работе подвижного состава в формированиях, выполняющих ремонтные работы вне железной дороги дислокации, для расследования случая нарушения 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, - в течение 240 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства обязан обеспечить его расследование.

В случае установления ответственности линейного подразделения за случай отказа в работе технического средства его руководитель обязан проконтролировать оформление результатов расследования в системе КАС АНТ.

В случае когда в результате расследования установлена ответственность другого линейного подразделения или службы/структурного подразделения функционального филиала, руководитель линейного подразделения обязан обеспечить перенаправление в системе КАС АНТ оповещения об отказе в работе технического средства с направлением необходимых материалов об отказе в работе технических средств в его адрес. Передача материалов осуществляется посредством использования ЕАСД, средств электронной почты, в форме почтовой корреспонденции почты России и иных почтовых организаций.

[Перечень](#Par503) материалов, формируемый по результатам расследования, устанавливается Приложением N 3 к настоящему Положению.

4.4. Персональная ответственность за полноту учета и расследования отказов в работе технических средств, своевременность передачи информации возлагается на руководителей линейных подразделений, служб или структурных подразделений функциональных филиалов, ВРК и пассажирских компаний, возглавляющих расследование каждого конкретного случая отказа в работе технического средства.

4.5. В том случае, если в результате расследования было установлено, что причиной задержки поезда явилось технологическое нарушение, то данный случай подлежит учету и расследованию в Комплексной автоматизированной системе учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений (КАСАТ).

Руководитель подразделения, ответственного за расследование отказа в работе технического средства, по результатам расследования подготавливает необходимые материалы о причинах задержки поезда и направляет их первому заместителю начальника железной дороги (заместителю начальника железной дороги по территориальному управлению) или иному лицу, назначенному приказом начальника железной дороги ответственным за контроль учета отказов в работе технических средств по железной дороге, который по результатам рассмотрения материалов принимает решение о необходимости перевода оповещения об отказе в работе технического средства в категорию технологического нарушения.

4.6. В процессе формирования материалов расследования в системе КАС АНТ право корректировки информации о поездах, задержанных по причине отказов в работе технических средств, и о продолжительности их задержек, имеют работники службы корпоративной информатизации или иные работники, назначенные приказом начальника железной дороги. Работники службы корпоративной информатизации или иные работники, назначенные приказом начальника железной дороги, на основании обращений причастных руководителей служб, структурных подразделений функциональных филиалов или линейных подразделений проводят анализ графика исполненного движения и при необходимости вносят изменения в данные о количестве и продолжительности задержек поездов, вызванных конкретным случаем отказа в работе технического средства.

4.7. Если в результате расследования установлено, что отказ в работе технического средств был выявлен средствами диагностики и мониторинга или в процессе планово-предупредительного технического обслуживания, проведенного работниками хозяйства осмотра, то данная информация вносится пользователями служб, структурных подразделений функциональных филиалов, ВРК, пассажирской компании или линейных подразделений при формировании материалов расследования в системе КАС АНТ.

По результатам расследования неисправностей грузовых вагонов в случае их отцепки на станциях, являющихся окончанием гарантийного участка для данного поезда, данная информация (до автоматизации) указывается пользователями, осуществляющими формирование материалов расследования в системе КАС АНТ.

Для установления причины отказа в работе грузового вагона, возникшей по технической неисправности, к проведению расследования привлекаются представители владельца подвижного состава, вагоноремонтного предприятия, производившего последний плановый ремонт данного вагона, или вагоностроительного завода. При оформлении результатов расследования (до реализации автоматического определения собственника грузового вагона по его номеру) подразделение, ответственное за расследование причины отказа грузового вагона, указывает, в материалах расследования в том числе, собственника грузового вагона.

5. Отнесение ответственности за отказы в работе технических средств

5.1. С момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства в системе КАС АНТ устанавливается контроль своевременности принятия оповещения к учету (расследованию) и формирования в системе материалов расследования отказов в работе технических средств.

К учету (расследованию) оповещение об отказе в работе технического средства должно быть принято в течение 72 часов. По истечении данного периода система КАС АНТ выдает информационное сообщение об этом на автоматизированном рабочем месте первого заместителя начальника железной дороги или другого работника, назначенного приказом начальника железной дороги ответственным за контроль учета отказов в работе технических средств.

В случаях если передача оповещения об отказе в работе технического средства происходит между подразделениями разных функциональных филиалов, расположенных территориально в одном регионе железной дороги, то система КАС АНТ извещает заместителя начальника железной дороги по территориальному управлению.

В случаях если передача оповещения об отказе в работе технического средства происходит между линейными подразделениями одного хозяйства, то система КАС АНТ извещает дежурного инженера (диспетчера) службы, структурного подразделения функционального филиала.

Для линейных подразделений, служб, структурных подразделений, входящих в состав Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры, Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Центральной дирекции по ремонту пути (для случаев отказов в работе подвижного состава в формированиях, выполняющих работы вне пределов железной дороги дислокации), Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, Дирекции скоростного сообщения, Центра фирменного транспортного обслуживания, АО "Федеральная пассажирская компания", пассажирской компании, в случае необходимости проведения дополнительного расследования для установления ответственности за возникновение отказа в работе технического средства, для принятия оповещения к учету (расследованию) устанавливается 240 часовой период, определяемый с момента формирования оповещения системе КАС АНТ.

При этом в течение 72 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства в системе КАС АНТ дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения, службы или структурного подразделения, входящего в состав Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры, Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Центральной дирекции по ремонту пути, Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, Дирекции скоростного сообщения, Центра фирменного транспортного обслуживания, пассажирской компании или АО "Федеральная пассажирская компания", в систему КАС АНТ должна быть внесена информация о необходимости проведения дополнительного расследования. При отсутствии такой информации дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения, службы или структурного подразделения, входящего в состав Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры, Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Центральной дирекции по ремонту пути, Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, Дирекции скоростного сообщения, Центра фирменного транспортного обслуживания, пассажирской компании или АО "Федеральная пассажирская компания", принятие к учету (расследованию) оповещения об отказе в работе технического средства осуществляется в течение 72 часов с момента его формирования в системе КАС АНТ.

5.2. Случаи остановки пассажирского поезда в пути следования по техническим неисправностям пассажирских вагонов (в том числе и вагонов, принадлежащих иностранным государствам, сторонним организациям) оперативно учитываются за филиалом АО "Федеральная пассажирская компания" железной дороги, на территории которой произошла остановка, если при первичном осмотре поезда локомотивной и поездной бригадами причина не установлена.

5.3. Случаи остановки грузового поезда в пути следования по техническим неисправностям грузовых вагонов оперативно учитываются за службой вагонного хозяйства региональной дирекции инфраструктуры, если при первичном осмотре поезда локомотивной бригадой причина не установлена.

5.4. Случаи остановки поезда по показаниям устройств КТСМ из-за нагрева буксового узла или заторможенности колесных пар, если не выявлена неисправность самих устройств, оперативно учитываются в зависимости от принадлежности подвижной единицы, по которой произошло срабатывание:

пассажирский вагон - за структурным подразделением АО "Федеральная пассажирская компания" (в первичном осмотре должны участвовать машинист, начальник поезда, поездной электромеханик);

локомотив или сплотка локомотивов - за структурным подразделением Дирекции тяги;

моторвагонный подвижной состав - за структурными подразделениями Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава или Дирекции скоростного сообщения;

специальный железнодорожный подвижной состав - за структурным подразделением Дирекции по эксплуатации путевых машин - структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры, структурным подразделением Центральной дирекции по ремонту пути или структурным подразделением Трансэнерго, в зависимости от балансовой принадлежности данной подвижной единицы;

грузовой вагон - за службой вагонного хозяйства региональной дирекции инфраструктуры.

Случаи остановки поезда из-за воздействия на средства контроля солнечного излучения, горячего груза (налив, битум) оперативно относятся на службу автоматики и телемеханики региональной дирекции инфраструктуры.

Решение об окончательном отнесении ответственности по зафиксированным остановкам подвижного состава по показаниям устройств КТСМ принимается по результатам расследования. Случаи остановки поезда по показаниям устройств КТСМ относятся к категории в зависимости от последствий, указанных в [пункте 2.1](#Par123) настоящего Положения.

5.5. Случаи остановки поезда из-за срабатывания УКСПС, если причина при первичном осмотре не установлена, оперативно учитываются:

после прохода скоростного и высокоскоростного моторвагонного подвижного состава - за структурным подразделением Дирекции скоростного сообщения;

после прохода пассажирского или почтово-багажного поезда - за структурным подразделением АО "Федеральная пассажирская компания" (в первичном осмотре должны участвовать машинист, начальник поезда);

после прохода грузового или грузопассажирского поезда - за службой вагонного хозяйства региональной дирекции инфраструктуры;

после прохода одиночного локомотива или сплотки локомотивов - за структурным подразделением Дирекции тяги;

после прохода моторвагонного подвижного состава - за структурным подразделением Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава;

после прохода специального железнодорожного подвижного состава - за структурным подразделением Дирекции по эксплуатации путевых машин - структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры или за структурным подразделением Центральной дирекции по ремонту пути в зависимости от балансовой принадлежности данной подвижной единицы.

Случаи срабатывания УКСПС оперативно учитываются за службой автоматики и телемеханики региональной дирекции инфраструктуры в случаях:

отсутствия поездов;

отсутствия неисправностей механических частей подвижного состава и разрушения датчиков УКСПС.

Решение об окончательном отнесении ответственности по случаям срабатывания УКСПС принимается по результатам расследования.

5.6. Случаи излома токоприемников оперативно учитываются за региональной дирекцией по энергообеспечению, случаи пережога контактного провода - за структурными подразделениями Дирекции тяги, Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава или Дирекции скоростного сообщения в зависимости от принадлежности подвижной единицы.

5.7. Отнесение ответственности за отказы в работе технических средств осуществляется следующим порядком.

1) Оперативно в течение дежурной смены при формировании пометки на графике исполненного движения информацию об ответственности вносит поездной диспетчер (дежурный по станции), руководствуясь положениями данного раздела и, при необходимости, информацией от дежурного инженера (диспетчера) линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала, ВРК или пассажирской компании.

2) Окончательное отнесение ответственности производится:

в течение 72-х часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства при подтверждении ответственности за отказ в системе КАС АНТ - дежурным инженером (диспетчером) 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, служб вагонного хозяйства региональных дирекций инфраструктуры, структурных подразделений Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Центральной дирекции по ремонту пути, Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, Дирекции скоростного сообщения, Центра фирменного транспортного обслуживания, АО "Федеральная пассажирская компания", ВРК или пассажирской компании в случае внесения ими информации о необходимости проведения дополнительного расследования в системе КАС АНТ осуществляется подтверждение ответственности за отказ в работе технического средства;

по истечении 72-х часов, а для оповещений об отказах в работе технических средств, требующих дополнительного расследования, по истечении 240 часов, отнесение ответственности за отказы в работе технических средств осуществляется порядком, установленным в [пункте 5.8](#Par352) настоящего Положения.

С момента формирования статистической отчетности формы ЦОТС-1, ДОТС-1 в 00.00 час 15-го числа месяца, следующего за отчетным, в системе КАС АНТ вступает в действие запрет на работу с оповещениями, кроме корректировки информации о случаях отказов в работе технических средств, классифицированных как "события", в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. N 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 отказа, ответственное подразделение, последствия).

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

Корректировка информации об отказах в работе технических средств и их последствиях после истечения регламентного срока расследования (72/240 час.) выполняется первым заместителем начальника железной дороги или работником, ответственным за учет отказов в работе технических средств на железной дороге, назначенным приказом начальника железной дороги до 15-го числа месяца, следующего за отчетным, на основании решения первого заместителя начальника железной дороги (корректировка ответственного подразделения, перевод в КАСАТ, удаление);

3) Если по результатам расследования случая отказа в работе технического средства установлена ответственность другого линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала, то в течение 72 часов, а для отказа, требующего проведения дополнительного расследования, в течение 240 часов с момента формирования данных в системе КАС АНТ, осуществляется перенаправление соответствующего оповещения.

Перенаправление оповещений об отказах в работе технических средств по результатам дополнительного расследования по истечении 72 часов, но не позднее 240 часов с момента их формирования в системе КАС АНТ, допускается исключительно между линейными подразделениями, службами вагонного хозяйства региональных дирекций инфраструктуры и структурными подразделениями, входящими в состав Дирекции тяги, Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Центральной дирекции по ремонту пути, Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, Дирекции скоростного сообщения, Центра фирменного транспортного обслуживания, АО "Федеральная пассажирская компания", ВРК или пассажирской компании.

Дежурный инженер (диспетчер) службы/структурного подразделения, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, передает оповещение о случае отказа в работе технического средства в адрес другой службы/структурного подразделения функционального филиала с обязательным указанием причины передачи. Перенаправление выбранного оповещения производится с помощью команды "Перенаправить" с указанием наименования службы/структурного подразделения функционального филиала и причины перенаправления.

Дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, передает оповещение в адрес другого линейного подразделения с обязательным указанием причины передачи. Перенаправление выбранного оповещения производится с помощью команды "Перенаправить" с указанием наименования линейного подразделения и причины перенаправления.

Запрещается перенаправление оповещения об отказе в работе технического средства в адрес структурных подразделений Центральной дирекции управления движением, дежурно-диспетчерский персонал которых осуществлял первоначальное внесение информации о данном отказе, без проведения расследования или в случае установления ответственности другой службы, структурного подразделения функционального филиала или линейного подразделения.

4) Если в ходе расследования причин возникновения отказа в работе технического средства (после принятия оповещения к учету) линейным подразделением, службой или структурным подразделением функционального филиала установлено, что причиной нарушения работы устройства или задержки поездов не являлся отказ в работе технического средства, то производится корректировка.

При этом если по результатам расследования установлено, что причиной задержки поезда явилось технологическое нарушение, допущенное оперативным персоналом, то данный случай переводится в учет в качестве технологического нарушения с помощью специальной команды. В остальных случаях производится удаление оповещения об отказе в работе технического средства с помощью соответствующей команды "Удалить".

5.8. Для рассмотрения спорных случаев, связанных с отнесением ответственности за отказы в работе технических средств, устанавливается следующий порядок:

между линейными подразделениями различных структурных подразделений функциональных филиалов, находящимися территориально в одном регионе железной дороги, решение об ответственности принимается заместителем начальника железной дороги по территориальному управлению;

между линейными подразделениями одной службы или структурного подразделения функционального филиала, находящимися территориально на железной дороге (регионе железной дороги), решение об ответственности принимается руководителем соответствующей службы/структурного подразделения функционального филиала или иным лицом, назначенным его приказом;

между линейными подразделениями различных структурных подразделений функциональных филиалов в пределах одной железной дороги или между различными структурными подразделениями функционального филиала, находящимися территориально на одной железной дороге, решение об ответственности принимается первым заместителем начальника железной дороги;

между линейными подразделениями, службами или структурными подразделениями функциональных филиалов, в том числе и входящими в состав одного функционального филиала, расположенными на различных железных дорогах, решение об ответственности принимается по согласованию первыми заместителями начальников железных дорог на основании материалов расследования, в том числе и представленных с места возникновения отказа в работе технического средства;

между линейными подразделениями, службами, структурными подразделениями функциональных филиалов, сторонними или сервисными компаниями, находящимися территориально на одной железной дороге, решение об ответственности принимается первым заместителем начальника железной дороги;

между линейными подразделениями, службами, структурными подразделениями функциональных филиалов, сторонними или сервисными компаниями, расположенными на различных железных дорогах, решение об ответственности принимается по согласованию первыми заместителями начальников железных дорог на основании материалов расследования, в том числе и представленных с места возникновения отказа в работе технического средства;

при сохранении разногласий между первыми заместителями начальников железных дорог по итогам рассмотрения материалов расследования отказа в работе технического средства решение об ответственности принимается Департаментом технической политики на основании материалов расследования, в том числе и представленных с места возникновения отказа в работе технического средства;

перенос ответственности за отказы грузовых вагонов с вагоноремонтных компаний (ВРК-1, 2, 3) на сторонние организации осуществляется по решению первого заместителя начальника железной дороги на основании материалов расследования, в том числе и представленных с места возникновения отказов грузовых вагонов, рекламационных актов.

Внесение информации о подразделении, ответственном за отказ в работе технического средства, осуществляет пользователь с правами первого заместителя начальника железной дороги (заместителя начальника железной дороги по территориальному управлению) по результатам рассмотрения спорных случаев.

5.9. На ответственность структурных подразделений Центральной дирекции управления движением или Центра фирменного транспортного обслуживания (в зависимости от штатной принадлежности работников, производивших прием груза к перевозке или коммерческий осмотр) относятся случаи задержек поездов из-за течи или просыпания грузов только по причинам несоблюдения требований правил перевозок грузов. Случаи задержек поездов из-за течи или просыпания грузов, которые произошли в результате того, что работники структурных подразделений Центральной дирекции управления движением или Центра фирменного транспортного обслуживания не могли выявить их при приеме груза к перевозке, или в пути следования по причине "скрытого" характера (неисправность крышек загрузочных, разгрузочных люков и уплотнителей, некачественные материалы для заделки конструктивных зазоров вагонов, неисправность кузова, загрузочно-выгрузочных устройств, негерметичное закрытие крышки загрузочного люка, бункера, сливо-наливной арматуры, заглушек, неправильная установка крышки, уплотнительной прокладки цистерны, некачественного изготовления тары, упаковки груза; некачественного крепления груза внутри тары, упаковки), относятся на ответственность сторонней организации - грузоотправителя.

Устранение нарушения размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне в составе грузового поезда или с отцепкой вагона от состава грузового поезда, которые произошли в результате того, что работники структурных подразделений Центральной дирекции управления движением или Центра фирменного транспортного обслуживания не могли выявить их при приеме груза к перевозке, или в пути следования по причине "скрытого" характера (некачественного соединения деталей груза; недостаточной надежности самих узлов или деталей груза, за которые производилось его крепление; некачественного изготовления тары, упаковки груза; некачественного крепления груза внутри тары, упаковки), относятся на ответственность сторонней организации - грузоотправителя.

Устранение нарушения размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне в составе грузового поезда или с отцепкой вагона от состава грузового поезда, которые произошли из-за попытки хищения грузов, частей груза или его средств крепления (для грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей, ФГП "Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации", воинских караулов), относятся на ответственность сторонних организаций, проводники которых сопровождали или охраняли груз, грузополучателей, грузоотправителей или на ответственность сторонних организаций - ФГП "Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации", воинская часть.

Отказы в работе технических средств, возникшие по причине технических неисправностей собственного рефрижераторного подвижного состава или контейнеров, относятся на соответствующие организации, являющиеся собственниками данного подвижного состава или контейнеров.

5.10. Ответственность за отказы в работе технических средств, возникшие из-за наличия остродефектных рельсов после пропуска гарантийного тоннажа, относится на службу пути региональной дирекции инфраструктуры.

Случаи наличия остродефектных рельсов до пропуска гарантийного тоннажа относятся за предприятиями - изготовителями рельсов и стрелочных переводов.

Случаи наличия остродефектных рельсов, возникшие по причине нарушения технологии сварки рельсов, не выдержавшей гарантийные обязательства, относятся по ответственности на сторонние организации, являющиеся исполнителями рельсосварочных работ.

При установленном в результате расследования факте пропуска дефекта на этапе приемки:

в стационарных условиях рельсосварочных предприятий ответственность за отказы относится на Центры диагностики и мониторинга инфраструктуры региональной дирекции инфраструктуры;

в полевых условиях (передвижные рельсосварочные машины, мобильные рельсосварочные комплексы, алюмотермитная сварка) ответственность относится на службу пути региональной дирекции инфраструктуры.

В случае выявления в ходе расследования фактов нарушения технологии транспортировки или укладки рельсов (рельсовых плетей), вследствие которого развился дефект, ответственность за него относится на структурные подразделения Центральной дирекции по ремонту пути.

5.11. Ответственность за отказы в работе технических средств, возникшие из-за нарушения работы рельсовых цепей, оперативно относится за соответствующей службой или структурным (линейным) подразделением, ответственным за содержание элементов верхнего строения пути (ВСП), рельсовой линии, освещения и контактной сети, пассажирских обустройств, неисправность которых привела к нарушению работы рельсовых цепей.

Если причиной нарушения работы рельсовой цепи явилось воздействие на рельсовую линию, напольное оборудование и перемычки рельсовой цепи деталей подвижного состава, элементов контактной сети и т.д., то случай оперативно относить за соответствующей службой, структурным или линейным подразделением по принадлежности деталей.

Если причиной нарушения работы рельсовых цепей явилось воздействие на элементы рельсовой линии деталей и предметов, принадлежность которых установить не удалось, то случай оперативно относить за службой, структурным или линейным подразделением, ответственным за содержание подвергшегося воздействию элемента.

5.12. Ответственность за отказы в работе технических средств, возникшие по причине:

технической неисправности локомотива, моторвагонного подвижного состава, пассажирского, грузового вагона и специального железнодорожного подвижного состава в период гарантийного пробега после постройки, выполнения заводского (среднего) ремонта и вызванные ненадлежащим качеством изготовления или ремонта отдельных элементов локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирского, грузового вагона и специального железнодорожного подвижного состава, относится на сторонние ремонтные организации и машиностроительные заводы;

неисправности технических средств из-за отказов в работе оборудования, приборов, аппаратных средств микропроцессорных устройств в период гарантийного срока эксплуатации, установленного производителем (разработчиком), относится на сторонние организации (заводы, фирмы, являющиеся производителями оборудования);

ошибок в программном обеспечении микропроцессорных устройств, проектах на системы, разработанных сторонними организациями, относится за разработчиками программного обеспечения и проектными организациями;

перерывов электроснабжения или падения напряжения в контактной сети и устройствах СЦБ, вызванных отключением электроэнергии сторонними организациями, относятся на ответственность данных организаций. В случаях отклонения напряжения от нормативных значений в электроснабжении данных устройств, а также отсутствия напряжения на участках, оборудованных аккумуляторным резервом, более 8 часов после отключения основного электроснабжения, при условии, что питание не отключалось в предыдущие 36 часов, ответственность относится на региональную дирекцию по энергообеспечению;

перерывов в работе сети железнодорожной электросвязи, вызванных непредоставлением услуг связи операторами связи, относится на ответственность этих операторов в соответствии с действующими договорами.

Отказы в работе технических средств, возникшие по причине технической неисправности устройств, железнодорожного подвижного состава или элемента инфраструктуры, находящихся на постгарантийном сервисном обслуживании (ремонте), относятся по виновности на сервисные организации в соответствии с заключенными договорами. В акте служебного расследования указывается наименование сервисной организации (центра) и сервисного локомотивного депо, производивших обслуживание (ремонт) в соответствии с заключенным договором.

Основанием для отнесения ответственности за отказ в работе технического средства на стороннюю или сервисную организацию является рекламационный акт (акт исследования, акт о восстановлении технического средства или др. документ), оформленный в соответствии с требованиями действующих в ОАО "РЖД" нормативных документов по ведению рекламационной и претензионной работы. Рекламационный акт (акт исследования, акт о восстановлении технического средства и др. документ) прикрепляется с помощью специальной команды в виде электронного(ых) файла(ов) к материалам расследования, формируемым в системе КАС АНТ подразделением, ответственным за расследование отказа в работе технического средства.

Неисправности вагонов в составах пассажирских и грузовых поездов, не выявленные при техническом осмотре работниками железнодорожных администраций сопредельных государств, а также явившиеся следствием некачественного ремонта или технического обслуживания предприятиями указанных администраций, приведшие к невозможности дальнейшего следования поездов без устранения причины отказа, относятся на соответствующие железнодорожные администрации. Указанные случаи учитываются в 3-й категории, кроме случаев, приведших к транспортным происшествиям или событиям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, которые учитываются в 1-й категории. Случаи отцепки вагонов по причине наличия колесных пар вагонов с параметрами, выходящими за пределы допусков, выявленных автоматизированным диагностическим комплексом колесных пар вагонов на подходах к станции, учитываются в 3-й категории.

Основанием для отнесения ответственности в этом случае является любой из перечисленных документов: акт, справка, соответствующее заключение, наличие в ГИД-Урал отметки ДНЦ или выписка из Журнала движения поездов формы ДУ-2, ДУ-3.

5.13. 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 аппарата управления ОАО "РЖД" и функциональных филиалов, формируемых по мере необходимости внесения изменений и дополнений. Актуализация вышеназванных перечней должна осуществляться ежегодно до 1 февраля.

5.14. Ответственность за отказы в работе технических средств на инфраструктуре ОАО "РЖД", допущенные по причинам, связанным с производством работ строительно-монтажной организацией (независимо от ее ведомственной принадлежности), работами по реконструкции станций, изменению путевого развития, электрификации путей и других, оперативно относится на соответствующие службы и структурные подразделения функциональных филиалов, являющиеся владельцами поврежденного элемента инфраструктуры.

По результатам расследования ответственность за отказы в работе технических средств, возникшие по причине нарушения технологии и правил производства работ организациями, относится на соответствующие дирекции (Дирекцию по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта, Дирекцию по строительству сетей связи), заключавшие договор с этими организациями, при условии:

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

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

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

Окончательное отнесение ответственности осуществляется по результатам разбора под председательством главного инженера железной дороги (заместителя главного инженера железной дороги по территориальному управлению) в соответствии с порядком, установленным в ОАО "РЖД".

5.15. Все отказы в работе технических средств, возникшие в результате стихийных бедствий (наводнения, ураганы, землетрясения, лесные пожары и др.), террористических актов, случаев суицида, вне зависимости от последствий, учитываются как в 3-й категории и относятся за прочими причинами без вины линейных подразделений соответствующих хозяйств.

Подразделение, проводящее расследование отказа в работе технического средства, 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 N 3](#Par503) к настоящему Положению.

Первый заместитель начальника железной дороги или другой работник, назначенный приказом начальника железной дороги ответственным за учет отказов на железной дороге, не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчетным, детально рассматривает в системе КАС АНТ случаи отказов в работе технических средств, отнесенные по виновности на сервисные организации, сторонние организации и "прочие причины", анализирует подтверждающие документы, на основании которых определяется правомочность отнесения отказов в работе технических средств 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 в работе технического средства на сервисную или стороннюю организацию, или "прочие причины", работник, ответственный за учет отказов в работе технических средств на железной дороге, с помощью специальной команды отменяет завершение расследования данного отказа. Первый заместитель начальника железной дороги проводит по выявленному факту разбор с целью определения ответственности причастных работников.

5.16. Ответственность за отказы в работе технических средств, вызванные воздействием грозовых атмосферных явлений, несанкционированным вмешательством посторонних лиц и организаций в работу железнодорожного транспорта (кражи, случаи вандализма, умышленной порчи имущества, нарушение электроснабжения и др.), относится на линейные подразделения, службы или структурные подразделения функциональных филиалов, на балансе которых находится отказавшее техническое средство (внешний отказ).

Причины соответствующих отказов обязательно подтверждаются прикреплением документов в соответствии с [Приложением N 3](#Par503) к настоящему Положению.

5.17. Ответственность за отказы в работе технических средств, вызванные наездом поездов на автотранспортные средства, диких и домашних животных, посторонние предметы и материалы, не связанные с хозяйственной деятельностью железной дороги, относится на службу пути региональной дирекции инфраструктуры.

5.18. Ответственность за отказы в работе технических средств, вызванные нарушением установленных сроков поставки материально-технических ресурсов, а также поставкой материально-технических ресурсов ненадлежащего качества, относится на подразделения Росжелдорснаба.

Подразделение, ответственное за расследование случая отказа в работе технического средства, передает в Росжелдорснаб:

пакет претензионных документов, сформированных в соответствии с нормативными документами ОАО "РЖД" (приказ от 4 августа 2006 г. N 205, распоряжение от 30 декабря 2015 г. N 3136р) для подтверждения закупки оборудования или товарно-материальных ценностей (далее - ТМЦ) через Росжелдорснаб (в случае наличия претензий к качеству продукции);

документы, подтверждающие своевременное проведение технического обслуживания оборудования и технических средств;

наименование подразделения или подрядной организации, проводивших работы по монтажу и наладке оборудования и технических средств, наличие у них разрешительных документов на проведение работ;

дату ввода в эксплуатацию оборудования, технических средств.

При необходимости Росжелдорснаб запрашивает дополнительные материалы и документы, позволяющие однозначно определить принадлежность поставленного оборудования или ТМЦ к закупкам Росжелдорснаба, для проведения разбора.

Отнесение ответственности за допущенные отказы технических средств на подразделения Росжелдорснаба проводится после проведения совместного разбора структурным подразделением функционального филиала ОАО "РЖД", на которое оперативно отнесен отказ технического средства и соответствующего подразделения Росжелдорснаба.

Рассмотрение спорных случаев производится в соответствии с [пунктом 5.8](#Par352) настоящего Положения.

5.19. Отнесение ответственности за отказы в работе технических средств, вызванных нарушениями по вине АО "ТД РЖД" условий договоров поставки материально-технических ресурсов для нужд дочерних обществ ОАО "РЖД" и положений Типового регламента, утвержденного распоряжением ОАО "РЖД" от 14.01.2013 N 37р, производится на АО "ТД РЖД".

При этом подразделение, ответственное за расследование случая отказа в работе технического средства, передает в АО "ТД РЖД":

пакет претензионных документов, сформированных в соответствии с условиями договоров поставки материально-технических ресурсов;

документы, подтверждающие наработку объекта (при необходимости), отсутствие нарушений эксплуатирующим персоналом положений эксплуатационной документации в части эксплуатации, технического обслуживания и ремонта технических средств.

Окончательное отнесение ответственности за отказы в работе технических средств на АО "ТД РЖД" проводится по результатам разбора при участии дочернего общества АО "ТД РЖД", на которое оперативно отнесен отказ в работе технического средства и АО "ТД РЖД".

Рассмотрение спорных случаев производится в соответствии с [пунктом 5.8](#Par352) настоящего Положения.

6. Анализ отказов в работе технических средств

6.1. Анализ причин отказов в работе технических средств, разработка мероприятий по повышению их надежности и контроль исполнения осуществляется в соответствии с Порядком планирования, рассмотрения и контроля выполнения мероприятий по повышению надежности технических средств и снижению технологических нарушений, утвержденным распоряжением ОАО "РЖД" от 19 августа 2016 г. N 1693р.

6.2. 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 (с распределением для центрального уровня - по полигонам железных дорог, для регионального уровня - по регионам железной дороги);

по месту расположения виновного за возникновение отказа подразделения ОАО "РЖД", ДО, сервисной или сторонней организации (с распределением для центрального уровня - по полигонам железных дорог;

по производственным комплексам ОАО "РЖД", с выделением в их составе виновных функциональных филиалов ОАО "РЖД", виновных ДО, виновных сервисных и сторонних организаций, а также с разделением по виновным подразделениям ОАО "РЖД", не вошедшим в состав производственных комплексов;

по классам и специализациям железнодорожных линий.

Приложение N 1

к Положению об учете,

расследовании и анализе

отказов в работе технических

средств на инфраструктуре ОАО "РЖД"

с использованием автоматизированной

системы КАС АНТ

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ СХЕМА

ФОРМИРОВАНИЯ В СИСТЕМЕ КАС АНТ ПЕРВИЧНОЙ ИНФОРМАЦИИ

ПО ОТКАЗАМ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ



Приложение N 2

к Положению об учете,

расследовании и анализе

отказов в работе технических

средств на инфраструктуре ОАО "РЖД"

с использованием автоматизированной

системы КАС АНТ

ФОРМА АКТА СЛУЖЕБНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ

|  |
| --- |
| АКТслужебного расследования отказов технических средств |
| Место: |
| Время |
| Начало: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Окончание: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Продолжительность: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Характер |
| Тех. средство: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Проявление: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Комментарий: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Причина |
| Тех. средство: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Причина: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Комментарий: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Характер причины отказа: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Последствия |
| - задержка поезда \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Задержанные поезда: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Общая задержка: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Ответственные |
| Служба/Подразделение: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Должность/ФИО: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Комментарий: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Устранение |
| Служба/Подразделение: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Должность/ФИО: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Прибытие на место отказа: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Руководитель расследования |
| Служба/Подразделение: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Должность/ФИО: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Период: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Подпись руководителя расследования \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

Приложение N 3

к Положению об учете,

расследовании и анализе

отказов в работе технических

средств на инфраструктуре ОАО "РЖД"

с использованием автоматизированной

системы КАС АНТ

ПЕРЕЧЕНЬ

МАТЕРИАЛОВ, ФОРМИРУЕМЫХ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ

ОТКАЗОВ В РАБОТЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ

Для всех хозяйств обязательными материалами, формируемыми по результатам расследования и прикрепляемыми к карточке отказа технического средства, являются:

протокол разбора по факту отказа в работе технического средства;

акт рекламации (при необходимости).

Акт служебного расследования отказа в работе технического средства формируется в системе автоматически при завершении расследования.

В качестве подтверждающих документов в зависимости от обстоятельств возникновения отказа рассматриваются (прикрепляются при необходимости):

по фактам наводнений, ураганов, землетрясений, лесных пожаров и т.п. - акты, заключения территориальных подразделений гидрометеослужбы, государственных и ведомственных комиссий, подразделений МЧС России о соответствующих погодных и природных явлениях по месту возникновения отказа, приказ о введении режима повышенной готовности или особого режима;

по факту террористических актов - справка об обращении в органы правоохранительных дел и копия постановления о возбуждении уголовного дела;

при воздействии грозовых атмосферных явлений - справка территориального подразделения гидрометеослужбы или МЧС России;

при несанкционированном вмешательстве посторонних лиц (кражи, случаи вандализма, умышленной порчи имущества, нарушение электроснабжения и др.) - обращение или справка подразделения МВД России;

при несанкционированном вмешательстве организаций - обращение или справка подразделения МВД или МЧС России или справка соответствующей организации.

В зависимости от последствий и характера отказа в работе технического средства в подразделении, ответственном за отказ, формируются и хранятся в электронном виде или на бумажном носителе материалы, приведенные в таблице (к карточке отказа не прикрепляются):

|  |  |
| --- | --- |
| N | Наименование документа |
| Подразделения Центральной дирекции управления движением |
| 1 | График исполненного движения поездов системы ГИД "Урал-ВНИИЖТ" или выкопировка с бумажного носителя |
| 2 | Журнал движения поездов формы ДУ-2 или ДУ-3 |
| 3 | Нормативный график движения поездов |
| 4 | Вариантный график движения поездов |
| 5 | Указания Центральной дирекции управления движением о назначении и изменении условий следования грузовых поездов |
| 6 | Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (формы ДУ-46) |
| 7 | Выписка из архива системы АПК ДК (при наличии технической возможности) |
| 8 | Акт о работоспособности технических средств |
| 9 | Протокол разбора, приказ начальника железнодорожной станции, начальника центра организации работы железнодорожных станций, начальника диспетчерского центра ДЦУП |
| Подразделения Дирекция тяги |
| 1 | Акт комиссионного осмотра локомотива |
| 2 | Объяснения локомотивной бригады |
| Подразделения Дирекции по ремонту тягового подвижного состава |
| 1 | Акт комиссионного осмотра локомотива |
| 2 | Справка по расшифровке регистраторов параметров движения поезда (кассет регистрации, модулей памяти, лент скоростемеров) |
| 3 | Рапорт машиниста локомотива |
| 4 | Копия журнала формы ТУ-152 |
| Подразделения Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, Дирекции скоростного сообщения, пассажирских компаний |
| 1 | Акт осмотра подвижного состава |
| 2 | Объяснения причастных работников |
| 3 | Справка по расшифровке регистраторов параметров движения поезда (кассет регистрации, модулей памяти, лент скоростемеров) |
| Подразделения Центральной дирекции пассажирских обустройств и Дирекции железнодорожных вокзалов |
| 1 | Акт комиссионного осмотра объектов пассажирской инфраструктуры (вокзального комплекса, пассажирской платформы, навеса и др.) |
| 2 | Договор с аутсорсинговой компанией (при наличии) |
| Подразделения АО "Федеральная пассажирская компания" |
| 1 | Акт по общему случаю |
| 2 | Акты комиссионного осмотра (вагона, колесных пар, воздухораспределителей) |
| 3 | Результаты проведенных экспериментов, расчетов и металлографических исследований |
| 4 | Акт контрольной пробы тормозов, справка ВУ-45, копии распечаток установок УЗОТ-П и УПТВ |
| Подразделения Трансэнерго |
| 1 | Техническое заключение по случаю отказа в работе технического средства |
| Подразделения Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры |
| 1 | Техническое заключение о проверке аппаратуры в РТУ (в случае неисправности аппаратуры) |
| 2 | Схема протекания тока (в случая воздействия атмосферных и коммутационных перенапряжений) |
| Подразделения Управления пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры |
| 1 | Уведомление об обнаружении дефектного, остродефектного рельса или дефектных элементов стрелочных переводов |
| 2 | Предупреждение об ограничении скорости |
| 3 | Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (формы ДУ-46) |
| Подразделения Управления диагностики и мониторинга инфраструктуры Центральной дирекции инфраструктуры |
| 1 | Техническое заключение комиссии, возглавляемой руководителем или заместителем руководителя региональной дирекции, для отказов 1-й категории |
| 2 | Фотоматериалы |
| 3 | Хронология расследования и устранения отказа, количество и время задержек поездов |
| 4 | Телеграмма на вызов представителей заводов, сторонних организаций для участия в расследовании |
| Подразделения Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры |
| 1 | Акт первичного осмотра технического состояния подвижного состава на момент отказа |
| 2 | Техническое заключение по факту отказа технического средства (кроме эксплуатационного вида отказа) |
| 3 | Справка по расшифровке регистраторов параметров движения поезда (кассет регистрации, модулей памяти, лент скоростемеров) |
| 4 | Акт контрольной проверки тормозов |
| 5 | План расследования |
| Подразделения Центральной станции связи |
| 1 | Акт первичного осмотра |
| 2 | Акт совместного расследования смежных предприятий |
| 3 | Техническое заключение по отказу в работе технического средства |
| Подразделения Центральной дирекции по ремонту пути |
| 1 | Телеграмма о случае отказа в работе технического средства в адрес дирекций по ремонту пути и путевых машинных станций |
| 2 | Приказ, распоряжение по итогам рассмотрения случая отказа технического средства |
| Подразделения Центра фирменного транспортного обслуживания |
| 1 | Акт общей формы ГУ-23 (ГУ-23ВЦ) |
| 2 | Выписка из журнала учета отказов, ремонта и проведения технического обслуживания системы АСКО ПВ |
| 3 | Копия технического паспорта вагонных весов |
| Подразделения Дирекции капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения железных дорог |
| 1 | Техническое заключение по случаю отказа в работе технического средства |
| Подразделения Дирекции по строительству сетей связи |
| 1 | Подробное сообщение о происшедшем случае отказа технического средства с указанием участников происшествия |
| 2 | Схема места происшествия |
| 3 | Акт-допуск |
| 4 | Наряд-допуск |

Утверждено

распоряжением ОАО "РЖД"

от 1 октября 2018 г. N 2160/р

ПОЛОЖЕНИЕ

ОБ УЧЕТЕ, РАССЛЕДОВАНИИ И АНАЛИЗЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ НАРУШЕНИЙ

В ПЕРЕВОЗОЧНОМ ПРОЦЕССЕ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ОАО "РЖД"

С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ КАСАТ

1. Общие положения

1.1. Настоящее Положение устанавливает порядок автоматизированного учета, служебного расследования и анализа случаев технологических нарушений, оказывающих влияние на выполнение графика движения поездов при организации и выполнении перевозочного процесса на инфраструктуре ОАО "РЖД".

Применение настоящего Положения сторонними организациями регламентируется соответствующими положениями договоров, заключенными между ОАО "РЖД" и этими организациями.

Учет, расследование и анализ случаев технологических нарушений осуществляется с использованием Комплексной автоматизированной системы учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений КАСАТ (далее - система КАСАТ).

1.2. Действие Положения распространяется на все уровни управления:

центральный - с входящими в его состав подразделениями аппарата ОАО "РЖД" и функциональных филиалов ОАО "РЖД" (далее департаменты, функциональные филиалы);

региональный - с входящими в его состав подразделениями органа управления железной дороги и региональными подразделениями функциональных филиалов ОАО "РЖД" (далее - региональные подразделения);

линейный - с входящими в его состав депо, путевыми машинными станциями, железнодорожными станциями, региональными центрами связи, дистанциями пути, электроснабжения, сигнализации, централизации и блокировки и др. (далее - линейные подразделения).

При образовании подразделений, выполняющих функции двух и более хозяйств, учет, расследование и анализ случаев технологических нарушений осуществляются раздельно по соответствующим хозяйствам в соответствии с требованиями настоящего Положения.

При образовании подразделений, выполняющих функции хозяйств, расположенных на территории двух и более регионов (полигонная модель управления), учет, расследование и анализ случаев технологических нарушений осуществляются по данному подразделению хозяйства и раздельно по входящим в его состав структурным подразделениям хозяйства в соответствии с требованиями настоящего Положения.

1.3. Положение определяет общий состав документов и порядок документооборота при учете, расследовании и проведении анализа случаев технологических нарушений, а также регламент и состав предоставляемой информации о технологических нарушениях.

Формы обязательных учетных документов устанавливаются настоящим Положением.

1.4. Учету в системе КАСАТ подлежат все технологические нарушения, в том числе и приведшие к нарушениям безопасности движения при поездной и маневровой работе. Расследование транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, явившихся следствием технологических нарушений, ведется в специализированной автоматизированной системе (АС РБ).

1.5. Учет случаев технологических нарушений возлагается на дежурный, диспетчерский персонал или иных работников, назначенных приказами руководителей линейных подразделений, служб и структурных подразделений функциональных филиалов, участвующих в перевозочном процессе.

1.6. Учет случаев технологических нарушений осуществляется подразделениями регионального и линейного уровней управления.

1.7. В настоящем Положении используются основные понятия и термины:

задержка поезда по месту возникновения - положительная разница между фактическим временем отправления, прибытия, проследования поездом станции и нормативным (вариантным) графиком (расписанием) движения поездов;

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;

нарушения безопасности движения при поездной и маневровой работе - классифицируются как транспортные происшествия и иные события, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. N 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";

оперативное отнесение ответственности за технологическое нарушение - формирование информации о службе, структурном подразделении функционального филиала, причастных к технологическому нарушению, на основании данных о движении поездов, а также по докладам участников перевозочного процесса путем внесения отметки на график исполненного движения, график исполненной работы станции ГИР в АСУ Станции или в режиме ручного ввода оповещения в систему КАСАТ, а также на основании оповещений по данным автоматизированной системы учета и анализа нарушений безопасности движения по расшифровке скоростемерных лент (АСУ-НБД), до проведения расследования по установлению причины технологического нарушения;

оповещение о технологическом нарушении - сформированный в автоматизированной системе КАСАТ набор данных, достаточный для учета случая технологического нарушения, оперативного отнесения ответственности и организации процесса расследования его причин;

пассажирская компания - перевозчик, который осуществляет перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа в пригородном сообщении и/или в дальнем следовании, имеет соответствующую лицензию, а также:

владеет подвижным составом на правах собственности, лизинга или на ином законном праве;

содержит подвижной состав (отвечает за его техническое содержание и/или выполняет техническое обслуживание и ремонт);

осуществляет эксплуатацию подвижного состава (имеет в штате работников локомотивных и/или поездных бригад);

перевозочный процесс - совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом;

сервисные организации - дочерние и зависимые общества ОАО "РЖД", иные юридические лица, предоставляющие услуги по сервисному постгарантийному обслуживанию технических средств, (или их элементов), невыполнение которыми установленной технологии обслуживания технических средств явилось причиной возникновения технологических нарушений, учитываемых в соответствии с требованиями настоящего Положения;

спорный случай - случай технологического нарушения, по которому в течение 72 часов с момента формирования о нем оповещения в автоматизированной системе не было принято решение об окончательном отнесении ответственности за конкретным линейным подразделением, службой или структурным подразделением функционального филиала. Система КАСАТ выдает информационное сообщение об этом на автоматизированное рабочее место первого заместителя начальника железной дороги или работника, ответственного за учет технологических нарушений на железной дороге, назначенного приказом начальника железной дороги, с проставлением пометки в карточке спорного случая, требующего рассмотрения у первого заместителя начальника железной дороги;

сторонние организации - дочерние и зависимые общества ОАО "РЖД", иные юридические лица, разработчики прикладного программного обеспечения, используемого в автоматизированных информационных и управляющих системах при организации перевозочного процесса, железнодорожные администрации сопредельных государств, нарушения которыми технологии перевозочного процесса (в т.ч. непредоставление или некачественное предоставление соответствующих услуг, кроме сервисных), явилось причиной технологических нарушений, подлежащих учету в соответствии с требованиями настоящего Положения. В качестве технологических нарушений по ответственности сторонних организаций учитываются задержки поездов, являющиеся последствиями деятельности федеральных органов исполнительной власти;

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.

2. Классификация технологических нарушений

2.1. 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 случаям нарушения безопасности движения при поездной и маневровой работе;

2-я категория - технологические нарушения, приведшие к задержке грузового поезда от 15 минут до 1-го часа, относительно нормативного (вариантного) графика движения поездов, или вызвавшие превышение перегонного времени хода поездов любой категории, кроме пассажирских и пригородных, от 15 минут до 1-го часа.

Задержка более 1 минуты у запрещающего показания входного светофора станции поезда любой категории учитывается во 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 поездов, при определении последствий технологического нарушения учитываются как задержки прочих категорий поездов.

Невыдержка времени хода хозяйственным поездом, следующим по перегону с работой, технологией которой предусмотрена остановка на перегоне или движение со скоростью, меньшей установленной, при условии соблюдения диспетчерского расписания, как технологическое нарушение не учитывается.

Положением устанавливается следующая классификация видов технологических нарушений:

1) технического характера - неправильное пользование техническими средствами ОАО "РЖД" при их нормальной работе, а также несоответствие применяемых технических средств утвержденной технологии организации перевозочного процесса;

2) технологического характера - нарушение технологии перевозочного процесса, неиспользование (при наличии) резервной технологии, нарушение порядка производства работ по текущему содержанию, ремонту и реконструкции (модернизации) объектов инфраструктуры и подвижного состава из-за невыполнения или ненадлежащего выполнения технологических операций, не вызвавшее отказа в работе технических средств ОАО "РЖД";

3) особая технологическая необходимость - случаи нарушения графика движения поездов, вызванные необходимостью принятия дополнительных мер по обеспечению безопасности движения, а также действиями оперативного персонала по снижению негативных последствий от произошедших ранее технологических нарушений, отказов в работе технических средств;

4) внешнее воздействие - случаи задержек поездов, вызванные стихийными бедствиями, актами незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, умышленными или неправомерными действиями третьих лиц, в том числе физических лиц, не являющихся работниками ОАО "РЖД", в результате которых не было нарушено работоспособное состояние железнодорожной техники.

2.2. Перечень технических средств, неправильное применение, использование, обслуживание и ремонт которых может привести к технологическому нарушению:

верхнее строение пути, земляное полотно, искусственные сооружения и железнодорожные переезды;

железнодорожный подвижной состав, обращающийся на инфраструктуре ОАО "РЖД";

устройства и линии электроснабжения;

устройства, средства, сооружения и системы железнодорожной технологической электросвязи;

устройства, средства и системы железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ);

устройства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда;

устройство контроля схода подвижного состава (УКСПС);

вычислительная техника, периферийные устройства, сеть передачи данных, общесистемное и прикладное программное обеспечение, используемые в информационных системах при организации перевозочного процесса;

диагностическое оборудование мобильного средства контроля (вагон-путеизмеритель, вагон-дефектоскоп, мобильная лаборатория дефектоскопии, габарито-обследовательская станция, тормозоиспытательный вагон и др.);

устройства и коммуникации промышленного телевизионного обеспечения;

устройства и коммуникации теплоснабжения;

устройства и коммуникации водоснабжения и водоотведения.

2.3. 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).

Случаи технологических нарушений, обусловленные особой технологической необходимостью, первично учитываются в системе КАСАТ за службой или структурным (линейным) подразделением, которое посредством технических средств или работников влияет на задержку поезда.

2) для подразделений Центральной дирекции управления движением:

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;

задержки поездов, вызванные переходом на летнее и зимнее время, а также при вводе нового летнего и зимнего графика движения поездов.

3) для подразделений Управления пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры:

ликвидация последствий паводка.

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

прицепка, отцепка служебных вагонов.

5) для подразделений Главного вычислительного центра информационно-вычислительных центров:

плановые технологические перерывы в работе автоматизированных систем.

2.4. Случаи задержек поездов, вызванные внешним воздействием (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 причины внешнего воздействия эти случаи нарушений по ответственности данного линейного подразделения, службы, или структурного подразделения функционального филиала не учитываются. К причинам внешнего воздействия относятся (с прикреплением подтверждающих документов):

посадка и высадка медицинского работника, больных людей, инвалидов, рожениц (акт начальника пассажирского поезда с отметкой медицинского работника, справка медицинского учреждения или выписка из Журнала движения поездов формы ДУ-2/ДУ-3, Журнала диспетчерских распоряжений формы ДУ-58, либо Предупреждения на поезд формы ДУ-61);

задержки, связанные с деятельностью сотрудников правоохранительных, пограничных и таможенных органов (совместный акт или выписка из Журнала движения поездов формы ДУ-2/ДУ-3, или справка подразделений перечисленных государственных органов);

задержки поездов по вине железнодорожных администраций сопредельных государств (акт, справка, соответствующее заключение, наличие в ГИД-Урал отметки ДНЦ или выписка из Журнала движения поездов формы ДУ-2/ДУ-3);

нарушения технологии перевозочного процесса, вызванные стихийными бедствиями (наводнениями, ураганами, землетрясениями, лесными пожарами и др.), при которых администрацией данной территории объявляется чрезвычайное положение (акты, справки или заключения территориальных подразделений гидрометеослужбы, государственных и ведомственных комиссий, подразделений МЧС России о соответствующих погодных и природных явлениях по месту технологического нарушения);

наезд и предотвращение наезда на людей, животных, на перегонах и станциях (справка подразделения МВД России при совершении наезда, либо расшифровка скоростемерной ленты и объяснение машиниста или заключение машиниста-инструктора по действиям локомотивной бригады);

дорожно-транспортное происшествие на переезде не по вине работников железнодорожного транспорта (сведения о дорожно-транспортном происшествии (ДТП) на переезде (форма ПУ-69) или акт оперативного служебного расследования столкновения автобуса с поездом (подвижным составом) на железнодорожном переезде (форма ПУ-70) и акт совместного расследования с ГИБДД);

превышение норм времени пограничного и таможенного досмотра (совместный акт или справка подразделений Пограничной службы Федеральной службы безопасности России, Федеральной таможенной службы России);

задержка поезда, вызванная актами незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта (справка подразделения МВД России);

перекрытие путей посторонними лицами (справка подразделения МВД России);

особые метеоусловия, требующие изменения в порядке пропуска поездов, в том числе и ограничения установленной скорости движения (справка регионального гидрометеорологического подразделения ОАО "РЖД"), К особым метеоусловиям относятся явления погоды в соответствии с указаниями действующих руководящих документов ОАО "РЖД" или классифицируемые региональным гидрометеорологическим подразделением ОАО "РЖД", как "опасные метеорологические явления";

поступление с опозданием по межгосударственному стыку пассажирского поезда (выписка из Журнала движения поездов формы ДУ-2/ДУ-З);

работа пожарных поездов на перегонах (справка подразделения МЧС России или выписка из Журнала диспетчерских распоряжений формы ДУ-58 о выдаче приказа на выезд пожарного поезда);

отключение электроснабжения тяговых и нетяговых потребителей по причине возникновения чрезвычайных ситуаций и ликвидации их последствий (пожар, паводок, и т.п.) на инфраструктуре ОАО "РЖД" (справка подразделения МЧС России);

превышение норм стоянки из-за неорганизации посадки-высадки пассажиров из вагонов, предназначенных для перевозки осужденных и лиц, находящихся под стражей (приказ ЦЛ или Л на прицепку-отцепку вагона, совместный акт или справка подразделения МВД или ФСИН).

2.5. На ответственность подразделений Центральной дирекции управления движением оперативно относят технологические нарушения, произошедшие из-за:

несвоевременного формирования составов или подготовки поездных документов работниками железнодорожных станций, находящихся в штате дирекции управления движением;

задержек поездов по неприему железнодорожными станциями, если они произошли по вине работников железнодорожной станции, находящихся в штате дирекции управления движением;

отцепки локомотива от поезда в связи с необходимостью проведения планового технического обслуживания или текущего ремонта;

неправильного пользования техническими средствами, в том числе устройствами СЦБ, связи, электроснабжения и др. не приведшего к отказу в работе технического средства;

несоблюдения установленных нормативов нахождения поездных локомотивов на станционных путях (от выхода с контрольного поста до момента отправления поезда; от прибытия поезда до проследования локомотивом контрольного поста);

неотражения диспетчерским аппаратом на графиках исполненного движения поездов причин технологических нарушений в соответствии с утвержденным классификатором;

необеспечения подсылки локомотивов и бригад под сформированные составы в соответствии со сменным и суточным планом работы или нормативным (вариантным) графиком при своевременной выдаче их из депо;

задержки поезда у входного светофора, зафиксированной в АСУ-НБД на основе данных расшифровки скоростемерных лент и электронных носителей информации;

возникшего нарушения безопасности движения по вине работников железнодорожной станции, находящихся в штате дирекции управления движением.

2.6. На ответственность подразделений Дирекции тяги оперативно относят технологические нарушения, произошедшие из-за:

невыдержки перегонного времени хода (в т.ч. остановка) по вине локомотивной бригады, при отсутствии ограничения скорости и следовании по зеленому огню светофора;

неявки локомотивной бригады ко времени отправления поезда;

задержек, возникших по причине нарушения безопасности движения по вине локомотивной бригады;

эксплуатации локомотива с перепробегом от плановых видов технического обслуживания и ремонта;

невыдачи локомотива из эксплуатационного депо на график;

выдачи на графиковую нитку отправления локомотивной бригады, не имеющей заключение следовать в соответствующем направлении.

2.7. На ответственность подразделений Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры оперативно относят технологические нарушения, произошедшие из-за:

превышения нормы времени технического обслуживания состава;

разницы высот сверх допустимой нормы центров автосцепок между вагонами;

превышения нормы времени экипировки состава поезда на маршруте следования, на станциях, определенных расписанием движения поездов.

2.8. На ответственность подразделений Трансэнерго оперативно относят технологические нарушения, произошедшие из-за:

перерыва электроснабжения в контактной сети или линиях электроснабжения на время, большее допустимого, или падения напряжения в контактной сети или линиях электроснабжения ниже допустимого уровня (определяются действующими нормативными документами) по причине, не связанной с отказом в работе технического средства;

передержки "окна" или нарушения технологии производства работ по вине работников подразделений Трансэнерго;

падения деревьев на путь в охранной зоне линии электроснабжения;

невыдержка перегонного времени хода (в т.ч. остановка) по вине бригады ССПС, при отсутствии ограничений скорости и следовании по зеленому огню светофора;

вынужденная остановка, невыдержка времени хода в пути следования ССПС по причине, не связанной с отказом в работе технического средства.

2.9. На ответственность подразделений Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры оперативно относят технологические нарушения, произошедшие из-за:

передержки "окна" или нарушения технологии производства работ по вине работников подразделений Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры.

2.10. На ответственность подразделений Центральной станции связи оперативно относят технологические нарушения, произошедшие из-за:

передержки "окна" или нарушения технологии производства работ по вине работников дирекции связи;

падения деревьев, находящихся в охранной зоне линий и сооружений технологической связи.

2.11. На ответственность подразделений Управления пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры оперативно относят технологические нарушения, произошедшие из-за:

несвоевременной очистки путей и стрелочных переводов от грязи, снега и льда;

задержек поезда при проследовании места ремонтных работ;

занятия пути перегона или станции рабочим поездом сверх запланированного времени;

передержки "окна" или нарушения технологии производства работ при реконструкции (модернизации), ремонте и обслуживании инфраструктуры путевого хозяйства;

нарушения установленных параметров состояния пути после производства работ.

2.12. На ответственность подразделений Дирекции по эксплуатации путевых машин структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры оперативно относят технологические нарушения из-за:

вынужденной остановки, невыдержки времени хода в пути следования, специального железнодорожного подвижного состава, по причине, не связанной с отказом в работе технического средства.

2.13. На региональную службу (отдел) развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре оперативно относят технологические нарушения из-за:

превышения норм стоянки пригородного поезда из-за неорганизации посадки-высадки пассажиров;

срыва стоп-крана в пригородном поезде;

нарушения расписания пригородных поездов при посадке-высадке пассажиров из-за перенаселенности;

несвоевременного или некорректного изменения в расписании пассажирских и пригородных поездов;

прицепки-отцепки служебных вагонов.

2.14. На ответственность подразделений Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава оперативно относят технологические нарушения, произошедшие по причине:

невыдержки времени хода (в т.ч. остановка и превышение норм стоянки) по вине работников подразделений дирекции и пассажирских компаний;

несвоевременной подачи моторвагонного подвижного состава на посадку пассажиров;

неявки локомотивной бригады ко времени отправления поезда;

нарушения безопасности движения по вине работников подразделений дирекции и пассажирских компаний;

превышения норм времени пограничного и таможенного контроля.

2.15. На ответственность подразделений Центральной дирекции пассажирских обустройств, Дирекции железнодорожных вокзалов оперативно относят технологические нарушения, произошедшие по причине:

передержки "окна" или нарушения технологии работ при ремонте или текущем содержании и обслуживании сооружений и устройств пассажирского комплекса, находящихся на балансе соответствующих подразделений дирекции.

2.16. На ответственность подразделений Дирекции скоростного сообщения оперативно относят технологические нарушения, произошедшие из-за:

срыва стоп-крана в скоростном поезде;

превышения норм стоянки из-за неорганизации посадки-высадки пассажиров;

превышения норм времени экипировки состава поезда;

несвоевременной подачи состава на посадку пассажиров;

неявки локомотивной бригады ко времени отправления поезда;

невыдержки времени хода (в т.ч. остановка и превышение норм стоянки) по вине работников Дирекции скоростного сообщения;

задержек по причине нарушения безопасности движения по вине работников подразделений Дирекции скоростного сообщения;

превышения норм времени пограничного и таможенного контроля.

2.17. На ответственность подразделений АО "Федеральная пассажирская компания" (далее - АО "ФПК") оперативно относят технологические нарушения, произошедшие по причине:

срыва стоп-крана в пассажирских поездах;

превышения норм стоянки пассажирских поездов из-за неорганизации посадки-высадки пассажиров;

превышения нормы времени погрузки-выгрузки почты, багажа;

превышения нормы времени технического обслуживания и экипировки пассажирского состава поезда (только в пунктах формирования и оборота составов);

превышения норм времени пограничного и таможенного контроля;

нарушений, допущенных работниками иностранных железных дорог (с последующим отнесением ответственности на причастную иностранную железную дорогу на основании документов, подписанных инструктором поездной бригады (по транспортной безопасности) АО "ФПК", начальником поезда иностранного формирования, старшим смены государственных контрольных органов).

2.18. На ответственность подразделений Главного вычислительного центра оперативно относятся технологические нарушения, произошедшие из-за:

несоблюдения технологии эксплуатации автоматизированных систем;

сбоев в работе программного обеспечения автоматизированных систем;

превышения времени восстановления работоспособности автоматизированных рабочих мест, установленного соглашением о предоставлении услуг;

превышения времени проведения плановых работ по ремонту, монтажу, настройке устройств центрального вычислительного комплекса, сети передачи данных, локальных вычислительных сетей.

2.19. На ответственность территориальных центров фирменного транспортного обслуживания оперативно относят технологические нарушения, произошедшие из-за:

задержки отправления поезда по причине несвоевременного или неправильного оформления перевозочных документов;

погрузки сверх установленного технического плана;

превышения нормы времени коммерческого осмотра.

2.20. Технологические нарушения, вызванные необходимостью проверки устройств пути по причине наличия ползуна у подвижного состава, оперативно относятся:

при выявлении ползуна у грузового вагона - на службу вагонного хозяйства региональной дирекции инфраструктуры;

при выявлении ползуна у локомотива - на структурные подразделения Дирекции тяги;

при выявлении ползуна у моторвагонного подвижного состава - на структурные подразделения Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава;

при выявлении ползуна у подвижного состава скоростного или высокоскоростного поезда - на структурные подразделения Дирекции скоростных сообщений;

при выявлении ползуна у пассажирского вагона - на структурные подразделения АО "ФПК";

при выявлении ползуна у специального железнодорожного подвижного состава - на подразделения Дирекции по эксплуатации путевых машин - структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры или структурные подразделения Центральной дирекции по ремонту пути (в зависимости от принадлежности подвижной единицы);

при выявлении ползуна у вагонов служебного (специального) назначения - на структурные подразделения функционального филиала в соответствии с балансовой принадлежностью подвижной единицы.

2.21. Случаи недостоверного ввода, задержек в передаче или невнесения информации в автоматизированные системы, повлекшие технологические нарушениях первой или второй категории, оперативно относятся на ответственность службы, структурного подразделения функционального филиала, 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 службы, структурного подразделения функционального филиала, в котором работает данный пользователь.

2.22. 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, поездным диспетчером на основании имеющейся информации, вносится отметка в график исполненного движения с указанием службы или регионального подразделения функционального филиала, ответственных за задержку поезда.

|  |
| --- |
| КонсультантПлюс: примечание.Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа. |

2.24. 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 службы, структурные подразделения функциональных филиалов, линейные подразделения работники которых, назначены ответственными за производство работ. Окончательное отнесение ответственности осуществляется по результатам расследования.

3. Учет технологических нарушений

3.1. 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).

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

3.3. 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 структурных подразделений Центральной 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 (после доработки программного обеспечения) 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 утвержденного классификатора) пассажирских и пригородных поездов, зарегистрированных по станциям посадки-высадки пассажиров;

системой КАСАТ на основании данных, внесенных при помощи ручного ввода дежурным инженером (диспетчером) службы, структурного подразделения функционального филиала или линейного подразделения на основании сообщения работника структурного подразделения Центральной дирекции управления движением и (или) при наличии соответствующих записей в документах, перечисленных в [пункте 3.1](#Par853) настоящего Положения.

3.4. 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 структурное подразделение функционального филиала, служба или линейное подразделение, которое первоначально определяется дежурно-диспетчерским аппаратом дирекции управления движением.

3.5. Оповещения о случаях технологических нарушений, сформированные в системе КАСАТ, передаются автоматически по мере их возникновения на рабочее место диспетчерского (дежурного) персонала службы или 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 72-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 3-х суток с момента его выявления.

3.6. 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/структурного подразделения функционального филиала (только при получении в результате расследования технологического нарушения информации, подтверждающей ответственность линейного подразделения за данный случай). Перенаправление выбранного оповещения о случае технологического нарушения производится с помощью специальной команды "Перенаправить" с обязательным указанием наименования линейного подразделения.

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.

На расследование в причастную пассажирскую компанию направляются случаи:

невыдержки времени хода (в т.ч. остановка и превышение норм стоянки) по вине работников подразделений компании;

несвоевременной подачи работниками подразделений компании моторвагонного подвижного состава на посадку пассажиров;

неявки локомотивной бригады подразделений компании ко времени отправления поезда;

нарушения безопасности движения по вине работников подразделений компании;

превышения норм времени пограничного и таможенного контроля на участках обслуживания компании;

превышения норм стоянки пригородного поезда из-за неорганизации посадки-высадки пассажиров;

срыва стоп-крана в пригородном поезде;

нарушения расписания пригородных поездов при посадке-высадке пассажиров из-за перенаселенности.

3.7. Дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, которому направлено оповещение о случае технологического нарушения, после выяснения и уточнения информации обязан принять оповещение к учету (только при наличии информации, подтверждающей ответственность линейного подразделения 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 своим линейным подразделением.

3.8. Несколько оповещений о случае технологического нарушения, сформированные различными способами, должны учитываться как одно технологическое нарушение. Для этого дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения после уточнения информации, содержащейся в оповещениях о случаях технологических нарушений, при принятии их к учету производит объединение оповещений при помощи специальной команды.

4. Расследование случаев технологических нарушений

Расследованию подлежит каждый случай технологического нарушения, зафиксированный в системе КАСАТ [(Приложение N 1)](#Par966).

4.1. Расследование случая технологического нарушения производится службой, структурным подразделением функционального филиала или линейным подразделением с привлечением (при необходимости) работников других подразделений.

4.2. Оформление результатов расследования производится следующим порядком:

1) дежурный инженер (диспетчер) службы/структурного подразделения функционального филиала или линейного подразделения, которому передано оповещение о технологическом нарушении, должен обеспечить полноту

расследования и достоверность данных о нем. Сформированный в системе КАСАТ [акт](#Par991) расследования технологического нарушения (Приложение N 2) распечатывается из системы КАСАТ и заверяется подписью руководителя подразделения, возглавляющего расследование конкретного случая технологического нарушения;

2) в электронном журнале расследований технологических нарушений оповещения делятся на две группы:

оповещения о технологических нарушениях, по которым полностью сформированы результаты расследования;

оповещения о технологических нарушениях, материалы расследования которых находятся в стадии формирования;

3) 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.

4.3. Руководитель подразделения, ответственного за расследование, в течение 72-х часов с момента формирования оповещения о технологическом нарушении обязан обеспечить его расследование и проконтролировать оформление результатов расследования в системе КАСАТ. В случае установления ответственности линейного подразделения за технологическое нарушение его руководитель обязан проконтролировать оформление результатов расследования в системе КАСАТ. В случае, когда в результате расследования установлена ответственность другого линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала, руководитель линейного подразделения обязан обеспечить перенаправление оповещения о технологическом нарушении в системе КАСАТ в их адрес с приложением необходимых материалов.

[Перечень](#Par1034) материалов, формируемых по результатам расследования, определен Приложением N 3 к настоящему Положению.

4.4. По результатам расследования оповещение о технологическом нарушении перенаправляется на соответствующие подразделения:

Управления объектов технологического и коммунального назначения, если причиной технологического нарушения является нарушение правил эксплуатации зданий и сооружений, приведшие к случаям нарушений безопасности движения или задержкам поездов;

Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом, если причиной технологического нарушения является просрочка исправления структурными подразделениями коммерческих неисправностей, обнаруженных в ходе проведения коммерческого осмотра на ПКО;

Дирекции капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения, если причиной технологического нарушения является вынужденная остановка или невыдержка времени хода в пути следования (не по причине отказа технического средства) специального железнодорожного подвижного состава, находящегося на балансе соответствующих подразделений дирекции.

Не допускается отнесение технологического нарушения на ответственность линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала, работники которого непосредственно не участвуют в выполнении технологических операций, связанных с организацией перевозочного процесса.

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

4.6. 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 служб корпоративной информатизации на железных дорогах на основании обращений руководителей причастных служб, структурных подразделений или линейных подразделений, в течение 72-х часов с момента завершения расследования выполняют корректировку информации о виде технологического нарушения в системе КАСАТ.

4.7. Оповещения о технологических нарушениях, вызванные неприемом поездов соседними железными дорогами, а также оповещения, поступившие по данной причине от соседних железных дорог, передаются для расследования специалистам технологической службы на железных дорогах, вне зависимости от службы или структурного подразделения функционального филиала, указанных в пометке работником дежурно-диспетчерского аппарата дирекции управления движением. Для проведения расследования специалисты технологической службы привлекают, при необходимости, работников причастных служб и (или) структурных подразделений функциональных филиалов. Специалисты технологической службы на железных дорогах в течение 72-х часов с момента формирования оповещения о технологическом нарушении на основании результатов расследования их причин принимают решение о перенаправлении данного оповещения на соседнюю железную дорогу или о назначении на ответственность соответствующей службы или структурного подразделения функционального филиала, расположенных в границах данной железной дороги.

4.8. По случаям особой технологической необходимости предусматривается автоматическое заполнение акта расследования технологического нарушения. После принятия таких оповещений к учету предусмотрена возможность внесения изменений в акт расследования со стороны специалистов причастной службы, структурного подразделения функционального филиала или линейного подразделения в течение 72-х часов с момента формирования в системе КАСАТ. При отсутствии со стороны специалистов службы, структурного подразделения функционального филиала или линейного подразделения действий по принятию данных оповещений к учету, перенаправлению в адрес других служб, структурных подразделений функциональных филиалов или других линейных подразделений, по истечении 72-х часов автоматически формируется акт расследования с отнесением ответственности на службу, структурное подразделение функционального филиала.

5. Порядок отнесения ответственности за технологические нарушения

5.1. 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 72-х часов. В противном случае система КАСАТ выдает информационное сообщение об этом на автоматизированное рабочее место первого заместителя начальника железной дороги или работника, ответственного за учет технологических нарушений на железной дороге, назначенного приказом начальника железной дороги, с проставлением пометки в карточке спорного случая, требующего рассмотрения у первого заместителя начальника железной дороги.

5.2. 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](#Par121) и [3](#Par219) данного Положения и информацией, поступающей от первоисточника (машинист локомотива, дежурный по станции и т.д.);

2) окончательное отнесение ответственности:

в течение 72-х часов с момента формирования оповещения о технологическом нарушении при подтверждении ответственности за технологическое нарушение в системе КАСАТ дежурным инженером (диспетчером) службы или структурного подразделения функционального филиала;

в течение 72-х часов с момента формирования оповещения о случае технологического нарушения, вызванного неприемом поездов соседними железными дорогами, а также случаев, поступивших по данной причине от соседних железных дорог, специалистами технологической службы при определении ответственности;

в спорных случаях после 72-х часов отнесение ответственности осуществляется порядком, установленным в [пункте 5.8](#Par352) данного Положения;

с момента формирования статистической отчетности формы ЦТН-1, ДТН-1 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. N 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).

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.

Корректировка информации о технологических нарушениях и их последствиях после истечения регламентного срока расследования (72/240 час) выполняется первым заместителем начальника железной дороги или работником, ответственным за учет технологических нарушений на железной дороге, назначенным приказом начальника железной дороги до 15-го числа месяца, следующего за отчетным, на основании решения первого заместителя начальника железной дороги (корректировка ответственного подразделения, перевод в КАС АНТ, удаление).

3) если в результате расследования в системе КАСАТ установлена ответственность за технологическое нарушение другой службы, структурного подразделения функционального филиала или другого линейного подразделения, то в течение 72 часов с момента формирования оповещения о технологическом нарушении в системе КАСАТ осуществляется его перенаправление.

Дежурный инженер (диспетчер) службы/структурного подразделения функционального филиала, которому первоначально направлено оповещение о случае технологического нарушения, при наличии подтверждающих документов, обязан его передать в адрес другой службы или структурного подразделения функционального филиала, ответственность которого установлена в результате расследования, с обязательным указанием причины передачи.

Дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, которому направлено оповещение о случае технологического нарушения, передает его в адрес другого линейного подразделения, ответственность которого установлена в результате расследования, с обязательным указанием причины передачи.

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

4) 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.

Если по результатам расследования установлено, что причиной задержки поезда(ов) явился отказ в работе технического средства, то данное оповещение переводится в учет как отказ в работе технического средства при помощи специальной команды. В остальных случаях производится удаление ошибочно сформированного оповещения о технологическом нарушении.

Перевод оповещений о технологических нарушениях в учет в качестве отказов в работе технических средств, а также удаление оповещений выполняется первым заместителем начальника железной дороги или работником, ответственным за учет технологических нарушений на железной дороге, назначенным приказом начальника железной дороги.

5.3. С целью проведения корректировки причастное линейное подразделение, служба или структурное подразделение функционального филиала обязаны 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. Первый заместитель начальника железной дороги (или работник, ответственный за учет технологических нарушений на железной дороге, назначенный приказом начальника железной дороги) после рассмотрения материалов, направленных в его адрес, принимает решение (в течение 240 часов с момента формирования в системе КАСАТ оповещения о технологическом нарушении) либо о переводе оповещения из системы КАСАТ в систему КАС АНТ, где в дальнейшем в установленном порядке производится его учет и расследование, в качестве отказа в работе технического средства, либо принимает решение об удалении оповещения.

5.4. 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 на инфраструктуре ОАО "РЖД", 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 таких случаях к материалам расследования должны прикрепляться подтверждающие документы, определяемые договорами с соответствующими организациями. В случаях 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.

5.5. В случае если в результате расследования технологического нарушения, ответственность за которое была первоначально отнесена на подразделение 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 т.ч. 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 линейных подразделений, в т.ч. по приведению порожних вагонов (контейнеров) в транспортное состояние; подготовке вагонов (контейнеров) под перевозку конкретных грузов; размещению и креплению грузов в вагоне или контейнере (в т.ч. 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, структурное подразделение функционального филиала, линейное подразделение.

5.6. На ответственность подразделений Росжелдорснаб по итогам расследования относятся технологические нарушения:

передержка "окна", вызванная нарушением установленного срока поставки материально-технических ресурсов, а также поставка материально-технических ресурсов ненадлежащего качества;

другие случаи задержки поездов, вызванные нарушением установленного срока поставки материально-технических ресурсов, а также поставка материально-технических ресурсов ненадлежащего качества.

5.7. 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 аппарата управления ОАО "РЖД" и функциональных филиалов, формируемых по мере необходимости внесения изменений и дополнений.

5.8. 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 соответствующую дирекцию (Дирекцию по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта или Дирекцию по строительству сетей связи), 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.

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

если технологическое нарушение вызвано несколькими причинами, то ответственное линейное подразделение, служба или структурное подразделение функционального филиала определяется по первопричине, если остальные технологические нарушения вызваны ею, или по причине, вызвавшей наибольшее время задержки поезда;

окончательное отнесение ответственности в спорных случаях производится на основании результатов их расследования первым заместителем начальника железной дороги, приказом которого устанавливается единый день разбора технологических нарушений;

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.

6. Анализ случаев технологических нарушений

6.1. Анализ причин технологических нарушений, разработка мероприятий по снижению их количества и контроль исполнения осуществляется в соответствии с Порядком планирования, рассмотрения и контроля выполнения мероприятий по повышению надежности технических средств и снижению технологических нарушений, утвержденным распоряжением ОАО "РЖД" от 19 августа 2016 г. N 1693р.

6.2. 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 центрального уровня - по полигонам железных дорог, для регионального уровня - по регионам железной дороги);

по месту расположения виновного за возникновение технологического нарушения подразделения ОАО "РЖД", ДО, сервисной или сторонней организации (с распределением для центрального уровня - по полигонам железных дорог);

по производственным комплексам ОАО "РЖД", с выделением в их составе виновных функциональных филиалов ОАО "РЖД", виновных ДО, виновных сервисных и сторонних организаций, а также с разделением по виновным подразделениям ОАО "РЖД", не вошедшим в состав производственных комплексов.

Приложение N 1

к Положению об учете,

расследовании и анализе

технологических нарушений

в перевозочном процессе

на инфраструктуре ОАО "РЖД"

с использованием автоматизированной

системы КАСАТ

УЧЕТ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ НАРУШЕНИЙ В СИСТЕМЕ КАСАТ



|  |  |
| --- | --- |
|  | Функции "внешней" АСУ по отношению к КАСАТ |
|  | Функции диспетчерского персонала технических служб и подразделений в системе КАСАТ |
|  | Функции персонала, контролирующего работу причастных служб, подразделений по расследованию технологических нарушений в системе КАСАТ на дорожном уровне |

Приложение N 2

к Положению об учете,

расследовании и анализе

технологических нарушений

в перевозочном процессе

на инфраструктуре ОАО "РЖД"

с использованием автоматизированной

системы КАСАТ

ФОРМА АКТА СЛУЖЕБНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ

|  |
| --- |
| АКТслужебного расследования технологического нарушения |
| Место нарушения: |
| Время нарушения |
| Начало: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Окончание: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Продолжительность: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Характер нарушения |
| Характер: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Комментарий: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Причина |
| Общая: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Причина: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Комментарий: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Последствия |
| - задержка поезда \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Задержанные поезда: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Общая задержка: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Ответственные |
| Служба/Подразделение: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Должность/ФИО: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Комментарий: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Руководитель расследования |
| Служба/Подразделение: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Должность/ФИО: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Период: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Подпись руководителя расследования \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

Приложение N 3

к Положению об учете,

расследовании и анализе

технологических нарушений

в перевозочном процессе

на инфраструктуре ОАО "РЖД"

с использованием автоматизированной

системы КАСАТ

ПЕРЕЧЕНЬ

МАТЕРИАЛОВ, ФОРМИРУЕМЫХ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ

РАССЛЕДОВАНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ НАРУШЕНИЙ

Для всех хозяйств обязательными материалами, формируемыми по результатам расследования и прикрепляемыми к карточке нарушения, являются:

протокол разбора по факту технологического нарушения с причастными подразделениями;

акт рекламации (при необходимости).

Акт служебного расследования технологического нарушения формируется в АС КАСАТ при завершении расследования.

В зависимости от последствий и характера технологического нарушения в подразделении, ответственном за его расследование, формируются и хранятся в электронном виде или на бумажном носителе материалы, приведенные в таблице (к карточке нарушения не прикрепляются):

|  |  |
| --- | --- |
| N | Наименование документа |
| Подразделения Центральной дирекции управления движением |
| 1 | График исполненного движения поездов системы ГИД "Урал-ВНИИЖТ" или выкопировка с бумажного носителя |
| 2 | Журнал движения поездов формы ДУ-2 или ДУ-3 |
| 3 | Нормативный график движения поездов |
| 4 | Вариантный график движения поездов |
| 5 | Указания Центральной дирекции управления движением о назначении и изменении условий следования грузовых поездов |
| 6 | Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (формы ДУ-46) |
| 7 | Выписка из архива системы АПК ДК (при наличии технической возможности) |
|

|  |
| --- |
| КонсультантПлюс: примечание.Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа. |

 |
| 9 | Протокол разбора, приказ (при необходимости) начальника железнодорожной станции, начальника центра организации работы железнодорожных станций, начальника диспетчерского центра ДЦУП |
| Подразделения Дирекция тяги |
| 1 | Акт комиссионного осмотра локомотива |
| 2 | Объяснения локомотивной бригады |
| Подразделения Дирекции по ремонту тягового подвижного состава |
| 1 | Акт комиссионного осмотра локомотива |
| 2 | Рапорт машиниста локомотива |
| 3 | Копия журнала формы ТУ-152 |
| Подразделения Центральной дирекции по ремонту пути |
| 1 | Телеграмма о случае технологического нарушения в адрес дирекций по ремонту пути и путевых машинных станции |
| 2 | Приказ, распоряжение об итогах рассмотрения случая технологического нарушения |
| Подразделения Трансэнерго |
| 1 | Техническое заключение по случаю технологического нарушения |
| Подразделения Центральной станции связи |
| 1 | Акт совместного расследования смежных предприятий |
| 2 | Техническое заключение по случаю технологического нарушения |
| Подразделения Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, Дирекции скоростного сообщения, пассажирских компаний |
| 1 | Акт осмотра подвижного состава (при необходимости) |
| 2 | Объяснения причастных работников |
| 3 | Справка по расшифровке регистраторов параметров движения поезда (кассет регистрации, модулей памяти, лент скоростемеров) |
| Подразделения Центральной дирекции пассажирских обустройств, Дирекции железнодорожных вокзалов |
| 1 | Техническое заключение по случаю технологического нарушения |
| Подразделения АО "Федеральная пассажирская компания" |
| 1 | Акт по общему случаю |
| 2 | Акт комиссионного осмотра (при необходимости) |
| 3 | График исполненного движения поездов системы ГИД "Урал-ВПИИЖТ" или выкопировка с бумажного носителя |
| 4 | Объяснения причастных работников |
| 5 | Отметка представителей погранично-таможенных органов, осматривавших составы, медицинских работников или правоохранительных органов (N КУСП - книги учета сообщений о происшествиях) - при необходимости |
| Подразделения Дирекции капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения железных дорог |
| 1 | Сведения о работниках ОАО "РЖД", причастных к нарушению, их объяснения |