|  |
| --- |
|  |
| Распоряжение ОАО "РЖД" от 05.03.2020 N 496/р"Об утверждении Типовых требований по ведению регламента служебных переговоров при производстве маневровой работы на путях общего и необщего пользования железнодорожных станций"(Вместе с Типовыми требованиями) |
|   |

ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 5 марта 2020 г. N 496/р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТИПОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПО ВЕДЕНИЮ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ПУТЯХ ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ

В целях повышения уровня безопасности движения, установления приоритетности требований сигналов светофора перед другими командами и указаниями:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 июня 2020 г. прилагаемые [Типовые требования](#Par31) по ведению регламента служебных переговоров при производстве маневровой работы на путях общего и необщего пользования железнодорожных станций (далее - Типовые требования).

2. Первому заместителю начальника Центральной дирекции управления движением Рахимжанову Д.М., первому заместителю начальника Дирекции тяги Кривоносову В.А. довести в срок до 25 марта 2020 г. до руководителей региональных дирекций управления движением и дирекций тяги Типовые требования.

3. Начальникам дирекций управления движением, дирекций тяги:

а) внести в срок до 10 апреля 2020 г. соответствующие изменения в приложения к техническо-распорядительным актам железнодорожных станций "Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе", исключив внесение локальных избыточных требований;

б) провести в апреле 2020 г. по разработанным графикам рабочие собрания на базе локомотивных эксплуатационных депо с участием машинистов и дежурных по железнодорожным станциям, ревизоров движения Центров организации работы железнодорожных станций, машинистов-инструкторов по порядку практического применения Типовых требований;

в) совместно утвердить в мае 2020 г. состав рабочих групп из числа руководителей железнодорожных станций и эксплуатационных локомотивных депо, Центров организации работы железнодорожных станций, ревизоров движения Центров организации работы железнодорожных станций и машинистов-инструкторов, отраслевых ревизоров по безопасности движения, ответственных за еженедельные рассмотрение хода реализации Типовых требований на железнодорожных станциях по списку ([Приложение N 1](#Par108) к настоящему распоряжению) и принятие мер реагирования по повышению качества проводимой работы. Рабочим группам оценку производить по перечню показателей ([Приложение N 2](#Par219) к настоящему распоряжению);

г) направить в срок до 1 декабря 2020 г. отчеты в Центральную дирекцию управления движением и Дирекцию тяги по результатам реализации Типовых требований за первые полгода внедрения.

4. Первому заместителю начальника Центральной дирекции управления движением Рахимжанову Д.М., первому заместителю начальника Дирекции тяги Кривоносову В.А. совместно рассмотреть в декабре 2020 г. результаты внедрения Типовых требований, при необходимости инициировать внесение изменений и дополнений в настоящий документ.

5. Контроль за исполнением требований настоящего распоряжения возлагается на заместителя генерального директора ОАО "РЖД" - начальника Центральной дирекции управления движением Иванова П.А. и заместителя генерального директора ОАО "РЖД" - начальника Дирекции тяги Валинского О.С. по кругу ведения.

Первый заместитель генерального

директора ОАО "РЖД

А.А.Краснощек

УТВЕРЖДЕНЫ:

распоряжением ОАО "РЖД"

от 5 марта 2020 г. N 496/р

ТИПОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

ПО ВЕДЕНИЮ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ

МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ПУТЯХ ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИЙ

**I. Общие положения**

Типовые требования по выполнению регламента служебных переговоров при производстве маневровой работы на путях общего и необщего пользования железнодорожных станций (далее - Типовые требования) предназначены для использования на всех железнодорожных станциях компании ОАО "РЖД".

Типовые требования разработаны для работников железнодорожных станций, связанных с руководством маневровой работой (дежурные по железнодорожной станции, операторы поста централизации, дежурные по сортировочной горке, составители поездов и пр.), а также машинистов локомотивных эксплуатационных депо, моторвагонного подвижного состава (далее - МВПС) и водителей специального самоходного подвижного состава (далее - ССПС) при производстве маневровой работы на железнодорожных путях общего и необщего пользования.

Типовые требования разработаны в соответствии с положениями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса РФ от 21.12.2010 N 286 (далее - ПТЭ РФ), распоряжения ОАО "РЖД" от 04.07.2017 N 1258р (в редакции распоряжения ОАО "РЖД" от 24.09.2018 N 2073р) "Об утверждении отдельных документов, регламентирующих работу в вопросах соблюдения установленного регламента служебных переговоров".

**II. Термины**

Команда (указание) - переданное в устной форме или ручными сигналами руководство к действию, касающееся организации маневровой работы, обязательное к исполнению.

Маневровый полурейс - перемещение по станционным путям вагонов с подвижной единицей (локомотивом, ССПС) или одной подвижной единицы (локомотива, ССПС, МВПС) без перемены направления движения.

Неиспользованный маршрут - незавершенный полурейс, следствием которого является невозможность открытия сигнала светофора на разрешающее показание при исправной его работе вследствие занятости секции подвижным составом.

План маневровой работы - краткое указание о последовательности маневровых передвижений при выполнении задания на маневровую работу.

Руководитель маневров - работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, занятых на маневрах (составитель поездов, главный кондуктор и др.).

Распорядитель маневров - работник, единолично распоряжающийся организацией маневровой работы на железнодорожной станции (в отдельном районе железнодорожной станции - при делении на маневровые районы) или на путях необщего пользования, примыкающих к железнодорожной станции (дежурный по железнодорожной станции, дежурный по сортировочной горке, дежурный поста централизации и др.).

**III. Основные требования**

Типовые требования устанавливают приоритетность выполнения машинистами подвижного состава и руководителями маневров требований сигналов над всеми другими командами (за исключением случаев организации движения установленным в ПТЭ РФ порядком при запрещающих показаниях сигналов светофоров или при их отсутствии, а также случаев угрозы жизни, здоровью людей или безопасности движения).

Переговоры между участниками перевозочного процесса ведутся в свободной форме с учетом основных требований:

1. Машинист при следовании локомотивом вперед по железнодорожным путям руководствуется показаниями маневровых светофоров, а при следовании вагонами вперед - выполняет команды руководителя маневров.

2. Указания и сообщения, передаваемые по радиосвязи и двусторонней парковой связи, должны быть краткими и четкими.

3. Работник, давший указание, обязан убедиться в правильности его восприятия машинистом (руководителем маневров).

4. Если машинист (руководитель маневров) не уверен в правильности восприятия сигнала (указания, сообщения) или не знает плана маневровой работы, он обязан выяснить обстановку до начала маневровых передвижений.

5. Для исключения возможного неверного восприятия команды (указания) должны носить адресный характер (использование номера локомотива или его позывного, фамилии машиниста, фамилии руководителя маневров и т.п.).

6. Избыточная загрузка эфира командами (указаниями, сообщениями) не допускается, за исключением случаев, угрожающих жизни работников или нарушений безопасности движения.

**IV. Порядок ведения переговоров**

При ведении служебных переговоров должен соблюдаться следующий порядок участниками перевозочного процесса:

7. Маневровая работа должна проводиться в соответствии с ранее доведенным планом.

8. Работник, распоряжающийся маневрами согласно техническо-распорядительного акта в данном районе станции, доводит до руководителя маневров и машиниста локомотива (МВПС, ССПС) план маневровой работы. При выполнении маневровых передвижений локомотивом (ССПС, МВПС), не обслуживаемым составительской бригадой (главным кондуктором), план маневровой работы доводится непосредственно до локомотивной бригады.

9. План маневровой работы, который доводится до машиниста, управляющего локомотивом без вагонов (МВПС, ССПС), должен включать не более двух полурейсов.

10. План маневровой работы, который доводится до машиниста маневрового состава и руководителя маневров при выполнении маневровых операций с вагонами, должен включать не более пяти полурейсов.

11. В плане маневровой работы отражается следующая информация:

а) участники, до которых доводится план маневровой работы;

б) операции, которые требуется выполнить;

в) путь (маршрут), по которому будут выполняться маневровые передвижения (в направлении какого пути будут производиться маневровые полурейсы, о свободности или занятости данного пути, а также, при необходимости, до какого маневрового светофора с запрещающим показанием будет приготовлен маршрут следования);

г) информация о средствах или работнике, по указанию которого будут производиться маневровые передвижения.

12. При необходимости изменения в процессе работы ранее доведенного плана маневровых передвижений, работник, распоряжающийся маневрами, обязан прежде уведомить об этом машиниста (руководителя маневров - при производстве маневров с вагонами) и убедиться в правильности его восприятия путем краткого повтора.

Перед изменением ранее приготовленного маршрута (перекрытие маневрового светофора, перевод стрелок и т.п.) работник, распоряжающийся маневрами, обязан вызвать машиниста (руководителя маневров при движении вагонами вперед) и только после его уведомления и получения согласия приступить к изменению маршрута.

13. При невозможности приготовления маневрового маршрута на весь путь следования (в соответствии с доведенным планом), работник, распоряжающийся маневрами, обязан предупредить машиниста (руководителя маневров) о том, на какой железнодорожный путь или до какого сигнала будет приготовлена часть маршрута.

**V. Порядок выполнения маневров**

14. При производстве маневров одиночным локомотивом без вагонов (МВПС, ССПС) машинист локомотива имеет право начать движение только при наличии:

а) доведенного плана маневровой работы;

б) разрешающего показания маневрового светофора;

в) полученной команды (указания) на начало выполнения ранее доведенного плана от лица, распоряжающегося маневрами.

Основанием для выполнения последующего полурейса из доведенного ранее плана маневровой работы является разрешающее показание маневрового светофора.

15. При производстве маневров с вагонами машинист локомотива (ССПС) имеет право начать движение локомотивом только при наличии:

а) доведенного плана маневровой работы;

б) разрешающего показания маневрового светофора;

в) команды (указания, сообщения и т.п.) на начало движения от руководителя маневров.

16. При движении локомотива (МВПС, ССПС) без вагонов или маневрового состава локомотивом вперед, машинист убеждается в показаниях маневровых светофоров, положении стрелок, а также в сигналах, передаваемых ручными сигнальными приборами, лично.

17. При движении маневрового состава вагонами вперед, информацию о свободности пути, показаниях маневровых светофоров и положении стрелок по маршруту следования, сигналах, передаваемых ручными сигнальными приборами, а также об указаниях работников, на которых возложены обязанности по приготовлению маневровых маршрутов и стрелок, до машиниста доводит руководитель маневров.

18. В случае отсутствия видимости светофора из кабины управления машинистом локомотива (ССПС, МВПС, при следовании локомотивом вперед или резервом) должно быть получено по радиосвязи сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от работника, распоряжающегося маневровой работой в данном районе.

При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора (в т.ч. при движении по "неиспользованному маршруту") машинистом (руководителем маневров - при движении вагонами вперед) должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от работника, распоряжающегося маневровой работой в данном районе, а также устное разрешение на возможность проследования запрещающего показания светофора (предельного столбика).

В этом случае машинист (руководитель маневров - при движении вагонами вперед) должен обеспечивать производство маневров с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для движения.

19. Перед началом движения руководитель маневров обязан указывать направление движения (например, "вагонами вперед", "локомотивом вперед", а в случае наличия прицепленного подвижного состава с обеих сторон от подвижной единицы - "в четную", "в нечетную сторону").

20. С целью обеспечения бдительности и взаимного контроля при следовании по железнодорожным путям руководитель маневров и машинист локомотива (ССПС) обязаны каждые 20 сек. обмениваться сообщениями и указаниями по радиосвязи (как по инициативе руководителя маневров, так и машиниста). Такими сообщениями и указаниями могут быть:

а) показания попутных светофоров;

б) положение стрелок в маршруте;

в) свободность пути (степень занятости пути);

г) местонахождение составителя поездов (главного кондуктора);

д) при заезде на занятый железнодорожный путь - о вступлении на железнодорожный путь первого вагона и расстояния до стоящих на этом железнодорожном пути вагонов (в случае отсутствия свободного места - предупредить машиниста о полной занятости пути);

е) в процессе сближения состава со стоящими вагонами с интервалами времени в зависимости от остающегося до них расстояния и скорости движения информировать машиниста, указывая расстояние в вагонах, подавать команды: "Тише" и, непосредственно перед соединением вагонов, "Остановка!".

Машинист маневрового локомотива обязан повторять сообщения руководителя маневров (подавать соответствующий звуковой сигнал), а в случае неполучения в течение обозначенного времени от руководителя маневров ответа (сообщения, указания) принять меры к остановке состава и выяснению его местоположения.

21. Руководитель маневров и машинист локомотива (МВПС, ССПС) должны так организовать и выполнить маневровую работу, чтобы обеспечить сохранность подвижного состава, груза и багажа, жизни и здоровья работников и пользователей железнодорожного транспорта.

Приложение N 1

к распоряжению ОАО "РЖД"

от 5 марта 2020 г. N 496/р

**Железнодорожные станции**

**для рассмотрения хода реализации Типовых требований**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| дирекция | станция | класс станции |
| ОКТ | Санкт-Петербург-Витебский | 1 |
| Светогорск | 1 |
| Свирь | 1 |
| КЛНГ | Балтийский Лес | 2 |
| МОСК | Воскресенск | Внекл. |
| Рыбное | Внекл. |
| ГОРЬК | Костариха | 1 |
| Арзамас-2 | 1 |
| Лянгасово | Внекл. |
| СЕВ | Новоярославская | Внекл. |
| Лоста | Внекл. |
| СКАВ | Заречная | 2 |
| Тимашевская | 1 |
| Сочи | 1 |
| ЮВОСТ | Мичуринск-Уральский | 1 |
| Казинка | Внекл. |
| Губкин | 2 |
| ПРИВ | Волгоград-1 | 1 |
| Князевка | 2 |
| КБШ | Самара | 1 |
| Безымянка | 1 |
| СВЕРД | Ноябрьск-1 | 2 |
| Верхнекондинская | 2 |
| Кунгур | 2 |
| ЮУР | Миасс-1 | 1 |
| Орск | Внекл. |
| Шадринск | 2 |
| ЗСИБ | Новосибирск-Главный | Внекл. |
| Томск-2 | 1 |
| Разрез | 2 |
| КРАС | Красноярск | Внекл. |
| Саянская | 1 |
| Мариинск | 1 |
| ДВП | Улан-Удэ | 1 |
| Усть-Илимск | 1 |
| Иркутск-Пассажирский | 1 |
| Краснокаменск | 2 |
| Благовещенск | 1 |
| ДВОСТ | Уссурийск | Внекл. |
| Комсомольск-Сортировочный | Внекл. |

Приложение N 2

к распоряжению ОАО "РЖД"

от 5 марта 2020 г. N 496/р

**Перечень показателей для рассмотрения и оценки хода реализации Типовых требований на железнодорожных станциях**

Оценка хода реализации Типовых требований проводится на железнодорожных станциях (в разрезе Центров организации работы железнодорожных станций) по следующим показателям:

|  |
| --- |
| Таблица 1 |
| Индикатор оценки | Источник данных | Критерий оценки | Период оценки 2020 г. | Период оценки 2019 г. |
| 1. Количество транспортных происшествий: | АС РБ НБД,Техническое заключение | Количество случаев | Шт. | Шт. |
| 1.1. непосредственной или основной причиной которых послужил проезд запрещающего показания светофора; |  |  |
| 1.2. сопутствующей причиной которых послужил проезд запрещающего показания светофора. |  |  |
| 2. Количество транспортных событий: | АС РБ НБД,Техническое заключение | Количество случаев | Шт. | Шт. |
| 2.1. непосредственной или основной причиной которых послужил проезд запрещающего показания светофора; |  |  |
| 2.2. сопутствующей причиной которых послужил проезд запрещающего показания светофора. |  |  |
| 3. Количество подтвердившихся случаев предотвращения проезда запрещающего показания светофора при производстве маневровой работы. | АСУТ-НБД ЗМ, классификаторы - "передача ДСП, ДНЦ информации машинисту о готовности маршрута при его неготовности, предотвращение последствий при выполнении маневровых операций" | Количество случаев | Шт. | Шт. |
| 4. Количество изъятых талонов-предупреждений: | Анализ состояния безопасности движения,книга регистрации изъятия талонов предупреждения | Количество талонов-предупреждений | Шт. | Шт. |
| 4.1. у локомотивных бригад; |  |  |  |
| 4.2. у работников движения (в т.ч. локомотивных эксплуатационных депо при совмещении профессии кондуктора грузовых поездов). |  |  |  |
| 5. Количество подтвердившихся случаев нарушения регламента переговоров между участниками перевозочного процесса при производстве маневровых работ. | АСУТ-НБД ЗМ, классификаторы - "нарушения регламента переговоров" | Количество случаев | Шт. | Шт. |
| 6. Оценка надежности и безопасности перевозочного процесса при выполнении маневровых передвижений (проводится через полгода после начала реализации Типовых требований). | Опрос ТЧМ(не менее 5% от явочного состава каждого эксплуатационного локомотивного депо) | Указаны в форме анкеты | Результаты анкетирования |
| Опрос ДСП, ОПЦ, ДСПГ, составителей поездов (не менее 10% от явочного состава железнодорожных станций согласно приложения N 2) | Результаты анкетирования |

**Анкета**

**для оценки надежности и безопасности перевозочного процесса при выполнении маневровых передвижений после реализации Типовых требований**

|  |
| --- |
| Респондент эксплуатационного локомотивного депо или железнодорожной |
| станции |  |  |
|  | *наименование* |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | Вопросы | Варианты ответов |
| 1. | Вас устраивает новая форма ведения регламента переговоров при производстве маневровой работы? | Да |
| Нет |
| Скорее да, чем нет |
| Скорее нет, чем да |
| 2. | Уменьшилась ли загрузка эфира? | Да |
| Нет |
| Скорее да, чем нет |
| Скорее нет, чем да |
| 3. | Повысился ли уровень безопасности движения при производстве маневровых работ? | Да |
| Нет |
| Скорее да, чем нет |
| Скорее нет, чем да |