|  |
| --- |
|  |
| Распоряжение ОАО "РЖД" от 27.02.2015 N 554р"О введении порядка действий работников ОАО "РЖД" при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом" |
|   |

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 27 февраля 2015 г. N 554р

О ВВЕДЕНИИ ПОРЯДКА ДЕЙСТВИЙ РАБОТНИКОВ ОАО "РЖД"

ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ОСТАНОВКЕ ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОНЕ С ПОСЛЕДУЮЩИМ

ОКАЗАНИЕМ ЕМУ ПОМОЩИ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫМ ЛОКОМОТИВОМ

В целях повышения уровня безопасности движения и минимизации рисков при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом обязываю:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 марта 2015 г. прилагаемый [Порядок](#Par27) действий работников ОАО "РЖД" при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом (далее - Порядок).

2. Первому заместителю начальника Дирекции тяги Кривоносову В.А., начальнику Центральной дирекции инфраструктуры Супруну В.В., начальнику Центральной дирекции мотор-вагонного подвижного состава Сизову С.В., начальнику Центральной дирекции управления движением Иванову П.А. организовать изучение настоящего [Порядка](#Par27) причастными работниками и обеспечить неукоснительное выполнение его требований.

3. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на первого заместителя начальника Дирекции тяги Кривоносова В.А., начальника Центральной дирекции инфраструктуры Супруна В.В., начальника Центральной дирекции мотор-вагонного подвижного состава Сизова С.В., начальника Центральной дирекции управления движением Иванова П.А. по кругу ведения вопросов.

4. Признать утратившим силу распоряжение ОАО "РЖД" от 16 марта 2010 г. N 512р.

Старший вице-президент ОАО "РЖД"

А.А.КРАСНОЩЕК

Утвержден

распоряжением ОАО "РЖД"

от 27 февраля 2015 г. N 554р

ПОРЯДОК

ДЕЙСТВИЙ РАБОТНИКОВ ОАО "РЖД" ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ОСТАНОВКЕ

ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОНЕ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ОКАЗАНИЕМ ЕМУ ПОМОЩИ

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫМ ЛОКОМОТИВОМ

1. Общие положения

1.1. Данный порядок устанавливает регламент действий причастных работников при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим затребованием вспомогательного локомотива.

1.2. В случае возникновения аварийной либо нестандартной ситуации машинист (помощник машиниста) в соответствии с требованием пункта 29 раздела V приложения N 20 к приложению N 8 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286 (далее - ПТЭ), обязан выполнить установленный регламент переговоров, сообщив диспетчеру поездному (далее - ДНЦ), дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон (далее - ДСП), машинистам встречных и попутных поездов информацию о возникшей ситуации и в дальнейшем действовать согласно Регламенту взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО "РЖД", деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО "РЖД", утвержденному распоряжением ОАО "РЖД" от 30 декабря 2010 г. N 2817р.

1.3. Если вынужденная остановка поезда на перегоне допущена вследствие неисправности локомотива (моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава - далее МВПС, ССПС) или любом другом случае, когда самостоятельное следование поезда невозможно, машинист (помощник машиниста) обязан затребовать вспомогательный локомотив и передать сообщение ДНЦ и ДСП: "Я машинист (фамилия) поезда N \_\_\_, на \_\_\_ км \_\_\_ пикете перегона \_\_\_ требую вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, МВПС, ССПС) секции \_\_\_, серии \_\_\_, N \_\_\_, из-за (указать причину неисправности). Время \_\_\_ ч \_\_\_ мин.".

2. Порядок передачи информации и действий работников,

связанных с движением поездов при неисправности локомотива

(МВПС, ССПС)

2.1. При отказе на локомотиве (МВПС, ССПС) тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда и невозможности устранения причины неисправности, категорически запрещается проследовать железнодорожную станцию (далее - станция) и отправляться на перегон. После остановки поезда на станции машинист (помощник машиниста) должен затребовать вспомогательный локомотив в соответствии с требованием пункта 36 раздела V приложения N 20 к приложению N 8 ПТЭ.

2.2. При следовании по перегону, в зависимости от сложившейся ситуации и поездной обстановки и невозможности довести поезд до станции, машинист (помощник машиниста) обязан:

а) остановить поезд по возможности на площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

б) привести в действия автоматические тормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива (МВПС, ССПС) с фиксацией его в крайнем тормозном положении;

в) немедленно передать по радиосвязи сообщение следующего содержания: "Внимание все! Я машинист (фамилия), поезда N \_\_\_, остановился на \_\_\_ километре, \_\_\_ пикете четного (нечетного) пути перегона \_\_\_ вследствие (указать причину). Будьте бдительны!". Кроме того, машинист пассажирского поезда обязан сообщить начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда, а машинист ССПС (хозяйственного поезда) - руководителю работ. После передачи сообщения начинается 10-минутный отсчет времени для определения причины возникшей неисправности и возможности ее устранения;

г) в случаях неисправности поездной радиосвязи с ДСП или ДНЦ машинист (помощник машиниста) остановившегося поезда принимает меры для передачи сообщения об остановке (о затребовании вспомогательного локомотива):

- через машинистов поездов встречного (попутного) направления;

- используя поездной локомотив для доставки письменного требования об оказании помощи, порядком, предусмотренным в пункте 2 приложения N 7 к приложению N 8 ПТЭ.

2.3. После получения доклада от машиниста поезда о вынужденной остановке из-за неисправности тягового подвижного состава, диспетчерскому аппарату и дежурным по станции запрещается в течение 10 минут отвлекать локомотивную бригаду вызовами по радиосвязи.

2.4. При неисправностях оборудования локомотивов (МВПС, ССПС) для восстановления их работоспособности локомотивными бригадами должны использоваться штатные аварийные схемы, предусмотренные заводом-изготовителем.

2.5. При невозможности устранения возникшей неисправности по истечении 10 минут после передачи сообщения об остановке поезда машинист обязан:

а) лично уточнить местоположение поезда (километр, пикет);

б) затребовать вспомогательный локомотив, передав сообщение ДСП или ДНЦ станции: "Я машинист (фамилия), поезда N \_\_\_, на \_\_\_ километре, \_\_\_ пикете перегона \_\_\_, требую вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, МВПС, ССПС) секции \_\_\_, серии \_\_\_ N \_\_\_ из-за (указать причину неисправности). Время \_\_\_ ч \_\_\_ мин.;

в) если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут с момента остановки и нет возможности удержать поезд на месте с помощью автоматических тормозов, дать указание помощнику машиниста, руководителю работ (сопровождающему) хозяйственный поезд на закрепление поезда тормозными башмаками и ручными тормозами вагонов, начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда о приведении в действие имеющихся в составе ручных тормозов, при оборудовании локомотивов, МВПС, ССПС стояночными тормозами привести их в действие;

г) доложить по радиосвязи ДСП ближайшей станции, ограничивающей перегон, и ДНЦ о закреплении поезда, указав количество уложенных под колеса вагонов тормозных башмаков и приведенных в действие ручных тормозов;

д) в соответствии с типовой инструкцией "Организация работы машинистов локомотивов без помощников машинистов", утвержденной Распоряжением ОАО "РЖД" от 17 июля 2009 г. N 1506р, "По обслуживанию моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре ОАО "РЖД" машинистами, работающими без помощника машиниста" от 9 апреля 2012 г. в случае вынужденной остановки поезда на перегоне, если она не связана с остановкой у запрещающего сигнала, ограждение поезда производится в случаях, определенных в ПТЭ, с привлечением поездной бригады пассажирского поезда.

2.6. Помощник машиниста обязан:

а) зафиксировать на обратной стороне бланка предупреждений формы ДУ-61 время передачи сообщения о вынужденной остановке поезда, а также время и фамилии машинистов вслед идущего и (или) встречного поездов, ДСП, ДНЦ о подтверждении принятой ими информации;

б) привести в действие ручные тормоза локомотива и закрепить поезд тормозными башмаками;

в) произвести набор воздуха в запасный резервуар токоприемника (если это предусмотрено конструкцией локомотива);

г) убедиться в том, что поезд заторможен, а ручка крана вспомогательного тормоза в крайнем тормозном положении с фиксацией ручки крана усл. N 254 защелкой (скобой);

д) при необходимости устранения неисправности с заходом в высоковольтную камеру электровоза убедиться в наличии записи, сделанной машинистом в 6 раздел маршрута машиниста о выполнении всех мер безопасности;

е) при необходимости вести переговоры по радиосвязи с указанием своей фамилии и должности;

ж) контролировать отсчет времени от момента передачи сообщения о вынужденной остановке и докладывать машинисту;

з) для определения схемы укладки тормозных башмаков по натурному листу поезда установить нахождение в нем груженых вагонов и их порядковые номера с головы состава;

и) если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут с момента остановки и нет возможности удержать поезд на месте на автоматических тормозах, по указанию машиниста закрепить поезд тормозными башмаками и ручными тормозами вагонов в соответствии с количеством, указанным в Таблицах, разработанных в эксплуатационных локомотивных депо для закрепления поезда в зависимости от его веса и профиля пути обслуживаемых участков.

Укладка тормозных башмаков производится под груженые вагоны со стороны уклона (носок полоза тормозного башмака, уложенного на рельс должен касаться обода колеса вагона). Закрепление производится количеством тормозных башмаков, указанных в Таблице с обязательной укладкой одного тормозного башмака только под один вагон. При необходимости привести в действие ручные тормоза вагонов в количестве и соответствии норм, указанных в приложении 2, раздел III, таблица N 4, Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (протокол от 6 - 7 мая 2014 г. N 60 и приказ Минтранса России от 3 июня 2014 г. N 151);

к) после возвращения на локомотив доложить машинисту, ДСП ограничивающим перегон (ДНЦ) о закреплении поезда тормозными башмаками с указанием их количества, а также о количестве вагонов, на которых приведены в действие ручные тормоза, после чего об этом сделать отметку в журнале формы ТУ-152.

2.7. Приказ на закрытие перегона для движения поездов, кроме вспомогательного локомотива, передается ДНЦ ДСП ограничивающим перегон, машинисту локомотива, затребовавшему помощь и машинисту вспомогательного локомотива.

2.8. Машинист поезда, вынужденно остановившегося на перегоне, после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона и информации о порядке оказания помощи, обеспечивает ограждение поезда.

2.9. Ограждение поезда с головы производится помощником машиниста укладкой петард на расстоянии 800 м от головы поезда. После укладки петард помощник машиниста должен отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и подавать сигнал остановки.

Ограждение поезда с хвоста производится порядком и в соответствии с пунктами 45, 48 приложения N 7 ПТЭ.

2.10. В случае устранения неисправности на локомотиве (МВПС, ССПС) машинисту локомотива (МВПС, ССПС), остановившемуся на перегоне и затребовавшему вспомогательный локомотив, категорически запрещается приводить локомотив (МВПС, ССПС) в движение, при этом машинист обязан доложить по радиосвязи ДСП ближайшей станции, ограничивающей перегон и ДНЦ об устранении неисправности и согласовать с ним дальнейшие действия.

При получении от ДНЦ разрешения на отправление с перегона самостоятельно машинист обязан:

а) при стоянке пассажирского, пригородного поезда более 20 минут, произвести сокращенное опробование автоматических тормозов поезда;

б) при стоянке грузового поезда более 30 минут произвести технологическое опробование тормозов поезда;

в) дать команду помощнику машиниста на извлечение из-под колес вагонов тормозных башмаков и отпуск ручных тормозов, а в пассажирском поезде об отпуске ручных тормозов начальнику поезда;

г) после возвращения в кабину локомотива (МВПС, ССПС) помощника машиниста дать ему команду на отпуск ручных тормозов локомотива (МВПС, ССПС).

2.11. После определения порядка оказания помощи и получения разрешения на бланке формы ДУ-64 машинист вспомогательного локомотива обязан сверить по радиосвязи с ДНЦ и ДСП, данные о месте остановки локомотива (МВПС, ССПС), затребовавшего помощь и информацию об отправлении вспомогательного локомотива.

2.12. Разрешение на бланке формы ДУ-64 выдается ДСП машинисту вспомогательного локомотива после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона (пути перегона).

2.13. Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон:

а) при движении по неправильному пути, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава, со скоростью не более 60 км/час, а после остановки на расстоянии не менее 2-х км до места, указанного в разрешении формы ДУ-64 - со скоростью не более 20 км/час;

б) при движении по правильному пути, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава по сигналам автоблокировки, а после остановки у красного проходного светофора - со скоростью не более 20 км/час;

в) по правильному пути, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава при полуавтоблокировке, со скоростью не более 60 км/час, а после остановки на расстоянии не менее 2-х км до места, указанного в разрешении формы ДУ-64 - со скоростью не более 20 км/час;

г) порядок следования вспомогательных локомотивов при электрожезловой системе и телефонных средствах связи аналогичен следованию при полуавтоматической блокировке.

2.14. При оказании помощи остановившемуся поезду с головы машинист вспомогательного локомотива после остановки не менее чем за 2 км до места, указанного в разрешении формы ДУ-64, обязан:

а) связаться по радиосвязи с машинистом остановившегося на перегоне поезда (МВПС, ССПС) для уточнения фактического места его нахождения и согласования действий;

б) по сигналу, подаваемому помощником машиниста ограждающего поезд остановиться и после снятия петард произвести его посадку на локомотив, продолжить следование со скоростью не более 20 км/час с особой бдительностью и готовностью остановиться;

в) за 10 м до места, указанного в разрешении формы ДУ-64 остановиться, согласовать свои действия с машинистом остановившегося поезда, произвести сцепление, зарядить тормоза и произвести сокращенное опробование, убедиться в том, что тормозные башмаки убраны, а ручные тормоза подвижного состава отпущены. Доложить ДНЦ (через ДСП) о готовности к отправлению.