



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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 3 » ноября 2015 г.

Москва

№ 2604р

**Об утверждении Инструкции о порядке организации работы
подталкивающих локомотивов**

В целях организации эксплуатационной работы и обеспечения безопасности движения при выполнении подталкивания поездов:

1. Утвердить и ввести в действие со 2 декабря 2015 г. «Инструкцию о порядке организации работы подталкивающих локомотивов».

2. Руководителям причастных дирекций, департаментов, филиалов ОАО «РЖД» довести данное распоряжение до причастных работников, организовать изучение и обеспечить выполнение.

3. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на первого заместителя начальника Дирекции тяги Кривоносова В.А., начальника Центральной дирекций инфраструктуры Супруна В.Н., директора ОАО «РЖД» по управлению перевозками - начальника Центральной дирекции управления движением Иванова П.А. по кругу своих обязанностей.

Вице-президент
ОАО «РЖД»



А.В.Воротилкин

УТВЕРЖДЕНА

распоряжением ОАО «РЖД»

от «03» 11.2015 г. №2604р

ИНСТРУКЦИЯ

по организации работы подталкивающих локомотивов

Содержание	№ стр.
1. Общие положения	3
2. Требования к локомотивам, занятым на подталкивании грузовых поездов	3
3. Требования к локомотивам, занятым на подталкивании и обслуживаемых машинистами без помощников машинистов	4
4. Формирование локомотивных бригад, занятым на подталкивании грузовых поездов	4
5. Организация работы локомотивных бригад подталкивающих локомотивов	5
6. Организация работы машинистов подталкивающего локомотива без помощников машинистов «в одно лицо»	7
7. Порядок действий при организации работы подталкивающих локомотивов	8
8. Особенности следования поезда с подталкивающим локомотивом, обслуживаемым машинистом без помощника	10
9. Действия локомотивной бригады головного и подталкивающего локомотива при возникновении нестандартных и аварийных ситуаций при подталкивании	10
10. Ссылки на нормативные документы	11

1. Общие положения

1.1. Настоящая Инструкция устанавливает порядок работы подталкивающих локомотивов на участках с лимитирующими подъемами и в случаях оказания помощи подталкиванием с хвоста поезда, порядок взаимодействия локомотивных бригад головного и подталкивающего локомотива, требования по охране труда.

1.2. На основании настоящей Инструкции разрабатываются и устанавливаются соответствующими приказами и местными инструкциями правила работы подталкивающих локомотивов на участках подталкивания.

1.3. Требования, установленные настоящей Инструкцией, являются обязательными для всех работников железных дорог, связанных с организацией движения поездов с подталкивающими локомотивами.

1.4 Работа подталкивающих локомотивов организуется в строгом соответствии с ведомостью формы ЦДЛ-6 к графику движения поездов.

2. Требования к локомотивам, занятым на подталкивании грузовых поездов

2.1. Локомотивы, используемые для подталкивания, должны удовлетворять требованиям, изложенным в пунктах 9, 10 и 24 приложения № 5 Правил технической эксплуатации [1].

2.2. Локомотивы, используемые для подталкивания должны иметь:

— тормозное оборудование локомотива (локомотивов) в соответствии с требованиями Приказа Минтранса РФ № 151 [4];

— средства пожаротушения в соответствии с требованиями Инструкции по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах [22];

— сигнальные приборы и инструмент, инвентарь в соответствии с перечнем инструмента и инвентаря локомотива, утвержденного Распоряжением ОАО «РЖД» [21].

— устройства дистанционной отценки, выполненные в соответствии с типовыми проектами, утвержденными ПКБ ЦТ.

2.3. Перечень приборов и систем безопасности, устанавливаемых на подталкивающих локомотивах, определяется Распоряжением ОАО «РЖД» от 13.08.2013 г. №1754р [29] в редакции распоряжения ОАО «РЖД» от 13.09.2015 г. № 2309 [30].

3. Требования к локомотивам, занятым на подталкивании и обслуживаемых машинистами без помощников машинистов

3.1. В соответствии с п.5.4 типовой Инструкции «Организации работы машинистов без помощников» [23] локомотивы, занятые на подталкивании и обслуживаемые одним машинистом, должны быть оборудованы:

- системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности;
- системой контроля бодрствования машиниста;
- устройствами дистанционной отцепки их от вагонов, выполненные в соответствии с типовыми проектами, утвержденными ПКБ ЦТ;
- зеркалами заднего вида;
- средствами и системами пожаротушения;
- блокировочным устройством тормозов усл. №367 (на локомотивах, имеющих две кабины управления);
- датчиками разрыва тормозной магистрали;
- поездными радиостанциями КВ и УКВ диапазонов, переносной радиостанцией УКВ диапазона.

3.2. Перечень приборов и систем безопасности, устанавливаемых на локомотивах, при обслуживании без помощника машиниста определяется Распоряжением ОАО «РЖД» от 13.08.2013 г. №1754р [29] в редакции распоряжения ОАО «РЖД» от 13.09.2015 г. № 2309 [30].

3.3. Двери, оградительные щиты, сетки высоковольтных камер должны быть заблокированы и опломбированы после проведения плановых видов ремонта и технического обслуживания.

3.4. Экипировка, выполнение ТО-1, снабжение инвентарем и инструментом подталкивающего локомотива, обслуживаемого без помощника машиниста, осуществляется сменой дежурного по депо с отметкой в журнале формы ТУ-152.

3.5. Списки номеров локомотивов, обслуживаемых машинистами без помощника машиниста, утверждается начальником дирекции тяги и пересматривается два раза в год на зимний и летний график движения поездов.

4. Формирование локомотивных бригад, занятым на подталкивании грузовых поездов

4.1. Локомотивные бригады в составе машиниста и помощника машиниста, назначаемые для работы на подталкивающих локомотивах, должны пройти теоретическое и практическое обучение в течение 2-х недель

организованное в эксплуатационном локомотивном депо, особенностям работы при подталкивании с последующей сдачей зачетов и записью в журнале учета технического обучения у машиниста-инструктора. Машинист должен иметь заключение машиниста - инструктора для данного вида работы, занесенное в формуляр машиниста формы ТУ-57.

4.2. Формирование локомотивных бригад, назначаемых для работы на подталкивающих локомотивах, должно проводиться в соответствии с требованиями пункта 5 распоряжения Дирекции тяги [25]. Машинист, назначаемый для работы на подталкивающем локомотиве, должен иметь стаж работы в должности машиниста не менее одного года в грузовом движении.

4.3. Назначение на должность для работы машинистом подталкивающего локомотива без помощника машиниста производится в соответствии с пунктом 10 распоряжения Дирекции тяги [25].

4.4. Персональный состав работников локомотивных бригад занятым на подталкивании, утверждается начальником эксплуатационного локомотивного депо.

4.5. Копии списков персонального состава локомотивных бригад, занятым на подталкивании, должны находиться у начальника резерва локомотивных бригад (старшего нарядчика), дежурного по эксплуатационному локомотивному депо и нарядчиков, дежурных по станциям начала подталкивания (далее ДСП), поездных диспетчеров (далее ДНЦ).

4.6. Внесение изменений в персональный состав локомотивных бригад, занятым на подталкивании поездов допускается только по приказу начальника эксплуатационного локомотивного депо;

5. Организация работы локомотивных бригад подталкивающих локомотивов

5.1. График работы на предстоящий период работы локомотивных бригад, занятым на подталкивании поездов, согласовывается председателем профсоюзного комитета и утверждается начальником эксплуатационного локомотивного депо.

5.2. Порядок заступления на работу в структурном подразделении, определяется местной инструкцией по подталкиванию поездов, утвержденной начальником региональной дирекции тяги. Место смены локомотивных бригад подталкивающих локомотивов согласовывается с владельцем инфраструктуры и начальником станции.

5.3. Нормативы содержания подталкивающих локомотивов на предъявляемые объемы перевозок определяются железными дорогами ежемесячно.

5.4. Весовые нормы для подталкивающего локомотива и локомотива в голове поезда, а также количество секций подталкивающего и головного локомотива определяется с учетом Правил тяговых расчетов, стандарта ОАО «РЖД» [27] и указывается в приказе по весовым нормам в соответствии с Распоряжением ОАО «РЖД» о порядке издания приказов по установлению весовых норм [28] и местных инструкциях по подталкиванию поездов.

5.5. Местные инструкции по организации работы подталкивающих локомотивов разрабатываются с учетом схем формирования поездов, режимов включения воздухораспределителей вагонов в составе поезда, способов управления тягой и тормозами, уровня загрузки подталкивающего локомотива в установившихся и переходных режимах, видов троганий, торможений и ступеней разрядки тормозной магистрали, задержек на трогание, торможение и отпуск на головном локомотиве, возможности применения вспомогательного тормоза локомотива и определения при этом рационального уровня давления в тормозных цилиндрах локомотива.

5.6. При выполнении работ по подталкиванию поездов, работники локомотивных бригад обязаны руководствоваться требованиями Инструкции по охране труда для локомотивных бригад ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» [19], и местных Инструкций по охране труда.

5.7. В эксплуатационных локомотивных депо, выполняющих работу по подталкиванию поездов, с учетом местных условий (профиля пути, расположения станций, особенностей расположения постоянных сигналов и т.д.) разрабатываются режимные карты для участков подталкивания.

5.8. Особенности прицепки подталкивающих локомотивов отражаются в местных Инструкциях эксплуатационных локомотивных депо, выполняющих работу по подталкиванию поездов с учетом ТРА станций работы подталкивающего локомотива.

5.9. Режимы включения воздухораспределителей на головном и подталкивающем локомотивах устанавливаются в соответствии с требованиями Приказа Минтранса РФ №151 [4], а также соответственно руководствам по эксплуатации систем (СУЛ-РМ и САВПРТ).

5.10. Запрещается подталкивание с хвоста поезда в следующих случаях:

- при наличии в составе поезда вагонов со сверхгабаритными грузами, транспортеров сочлененного типа, транспортеров с числом осей 8 и более, другого подвижного состава требующего особых условий пропуска;
- при наличии в составе поезда путевых машин несъемного типа;

— при наличии в составе поезда пассажирских и грузовых вагонов с людьми (кроме вагонов с проводниками) и опасными грузами класса 1 (ВМ).

5.11. Объединение тормозной магистрали подталкивающего локомотива с составом поезда и порядок проведения опробования, проверки действия автотормозов определяются требованиями Приказа Минтранса РФ № 151 [4] и местными инструкциями эксплуатационных локомотивных депо по организации работы подталкивающих локомотивов, разработанных в соответствии с требованиями Распоряжения ОАО «РЖД» [11].

5.12. Ответственность за безопасное следование поезда с подталкивающим локомотивом возлагается на машинистов головного и подталкивающего локомотивов.

5.13. Порядок действий в нестандартных и аварийных ситуациях определяется Распоряжением ОАО «РЖД» [5].

6. Организация работы машинистов подталкивающих локомотивов без помощников машинистов «в одно лицо»

6.1. Организация работы машинистов подталкивающих локомотивов без помощников машинистов устанавливается в соответствии с типовой Инструкцией «Организации работы машинистов без помощников» [23].

6.2. Машинисты и назначаемые для работы на подталкивающих локомотивах без помощников машинистов должны пройти теоретическое и практическое обучение, организованное в дорожной технической школе (учебном центре) на курсах повышения квалификации целевого назначения по обучению для работы в качестве машинистов без помощников машинистов.

6.3 Машинист должен иметь заключение машиниста - инструктора для данного вида работы, занесенное в формуляр машиниста формы ТУ-57.

6.4. Машинист подталкивающего локомотива, работающий без помощника машиниста, при исполнении должностных обязанностей обязан руководствоваться требованиями Инструкции по охране труда машинистов локомотивов, работающих без помощников машинистов при эксплуатации локомотивов ОАО «РЖД» [20], и местных инструкций по охране труда.

6.5. Продолжительность общего рабочего времени машиниста подталкивающего локомотива, работающего без помощника машиниста, устанавливается в соответствии с требованиями приказа №7 [24], пункта 4 Инструкции [23] и не должна превышать 12 часов.

6.6. Запрещается работа в течение 2-х ночей подряд.

6.7. Подмена одного машиниста другим, в каждом отдельном случае, должна производиться с разрешения начальника эксплуатационного локомотивного депо или его заместителя по эксплуатации.

7. Порядок действий при организации работы подталкивающих локомотивов

7.1. При прицепке подталкивающего локомотива к поезду машинист обязан:

— остановить локомотив вспомогательным тормозом на расстоянии не ближе 10 метров от хвостового вагона, помощник машиниста совместно с осмотрщиком вагонов (при его наличии), обязаны проверить работу автосцепных устройств локомотива и хвостового вагона. По команде осмотрщика вагонов (при его наличии) привести в движение локомотив и подъезжать к составу со скоростью не более 3 км/ч, обеспечив плавность сцепления. Кратковременным движением от состава машинист должен проверить надежность сцепления. При отсутствии осмотрщика вагонов порядок прицепки подталкивающего локомотива устанавливается местными инструкциями.

7.2. Машинисту запрещается приводить в движение локомотив, не убедившись в том, что локомотивная бригада в полном составе находится в кабине управления локомотива.

7.3. После соединения подталкивающего локомотива с поездом машинист обязан:

— проверить правильность соединения автосцепок, а при объединении тормозной магистрали, правильность соединения рукавов и открытие концевых кранов между подталкивающим локомотивом и вагоном;

— перевести приборы безопасности в режим следования двойной тягой в соответствии пунктами 4.1.2 и 4.1.3 Инструкции [26].

— проверить работу поездной радиосвязи с машинистом головного локомотива, при этом сообщить машинисту головного локомотива номер, серию локомотива и свою фамилию.

7.4. По окончании операций по прицепке подталкивающего локомотива с объединением тормозной магистрали сообщить машинисту головного локомотива по радиосвязи величину давления в тормозной магистрали и о готовности к отправлению. Сообщить машинисту головного локомотива о наличии и исправном действии систем управления локомотивом-толкачом по радиоканалу. При этом производится сокращенное опробывание автотормозов.

7.5. Машинист головного локомотива передает по поездной радиосвязи машинисту подталкивающего локомотива необходимые сведения о составе поезда по натурному листу. Машинист подталкивающего локомотива производит запись полученной информации в 6 разделе маршрута машиниста, повторяет полученное сообщение и сверяет с машинистом головного локомотива действующие предупреждения.

7.6. Отправление поезда осуществляется после получения указания от ДСП и доклада машиниста подталкивающего локомотива машинисту головного локомотива о готовности к отправлению. Начало подталкивания производится по команде машиниста головного локомотива переданной по поездной радиосвязи.

7.7. Режим подталкивания устанавливается машинистом головного локомотива в соответствии с режимной картой и передается машинисту подталкивающего локомотива по поездной радиосвязи.

Ведение поезда машинистами головного и подталкивающего локомотивов может производиться только в режиме взаимной информации и наличии сообщений, подтверждающих принятую информацию или команду об изменении режима подталкивания.

7.8. При следовании поезда машинист головного локомотива обязан по поездной радиосвязи сообщать машинисту подталкивающего локомотива о показаниях светофоров, сигналов уменьшения скорости и остановки, количестве набранных позиций и величинах тока тяговых электродвигателей (далее – ТЭД). Машинист подталкивающего локомотива устанавливает количество позиций контроллера с таким расчетом, чтобы не превысить предельных значений токов ТЭД или тяговых генераторов на головном локомотиве, указанных в режимных картах и местных инструкциях по подталкиванию.

7.9. Порядок отцепки подталкивающего локомотива без остановки поезда при подталкивании без подключения тормозной магистрали и оборудованного устройством саморасцепа, определяется местной инструкцией. Во время отцепки подталкивающего локомотива автотормоза в поезде должны быть отпущены и поезд должен следовать в режиме выбега или тяги.

7.10. После полной остановки подталкивающего локомотива при прекращении подталкивания и отцепке от поезда, машинист локомотива обязан перевести приборы безопасности из режима следования двойной тягой в нормальный режим работы.

7.11. При отцепке подталкивающего локомотива в пределах станции без остановки поезда, запрещается возобновлять движение до момента удаления хвостовой части поезда за выходной сигнал и без получения

команды от ДСП железнодорожной станции. Порядок приведения локомотива в движение после отцепки и смены кабины управления определяется местной инструкцией.

7.12. После остановки на станции поезда с объединенной тормозной магистралью, отцепку подталкивающего локомотива производить в пределах пути приема, по указанию ДСП.

8. Особенности следования поезда с подталкивающим локомотивом, обслуживаемым машинистами без помощников

8.1. Подталкивание может выполняться при прицепке подталкивающего локомотива к хвостовому вагону, только на весь перегон.

8.2. В соответствии с Распоряжением ОАО «РЖД» [11] и требованиями п.3 настоящей Инструкции, особенности работы с подталкивающих локомотивов, обслуживаемым машинистами без помощников машиниста, устанавливаются соответствующими приказами начальников эксплуатационных локомотивных депо и требованиями местных инструкций.

9. Действия локомотивной бригады головного и подталкивающего локомотива при возникновении нестандартных и аварийных ситуаций при подталкивании

9.1. При возникновении аварийных и нестандартных ситуаций, машинисты головного и подталкивающего локомотивов действуют в соответствии с Регламентом взаимодействия [5] и местными инструкциями по подталкиванию.

9.2. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинисты головного и подталкивающего локомотива обязаны действовать в соответствии с пунктом 103 приложения № 6 Правил технической эксплуатации [1].

9.3. При следовании по участку в режиме тяги и резком увеличении тока нагрузки тяговых двигателей подталкивающего локомотива, машинист снимает нагрузку. В случае резкого увеличения тока нагрузки тяговых двигателей и при срабатывании датчика усл. № 418 (при объединенной тормозной магистрали), машинист подталкивающего локомотива немедленно снимает нагрузку, переводит ручку крана машиниста в третье положение и по поездной радиосвязи вызывает машиниста головного локомотива для выяснения обстановки.

9.4. Порядок приведения поезда в движение после вынужденной остановки определяет машинист головного локомотива.

9.5. Порядок приема на станцию осуществляется в соответствии требования пункта 66 приложения № 6 Правил технической эксплуатации [1].

9.6. Порядок приема на определенные участки станционных железнодорожных путей подталкивающих локомотивов определяется пунктом 37 приложения № 9 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе [3].

9.7. При невозможности отцепки подталкивающего локомотива при движении поезда, машинист подталкивающего локомотива докладывает об этом по радиосвязи машинисту головного локомотива. Отцепка подталкивающего локомотива в этом случае производится после полной остановки поезда.

9.8. При невозможности прицепки/отцепки подталкивающего локомотива с составом поезда, машинист обязан доложить о сложившейся ситуации дежурному по станции, поезвному диспетчеру для принятия решений. Работникам локомотивных бригад запрещается самостоятельно устранять неисправность автосцепки, вызвавшую невозможность прицепки/отцепки подталкивающего локомотива.

10. Ссылки на нормативные документы

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286.

2. Приложение № 7 «Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации к Правилам технической эксплуатации на железных дорогах Российской Федерации утвержденное приказом Минтранса России от 04 июня 2012 г. № 162».

3. Приложением № 8 «Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации к Правилам технической эксплуатации на железных дорогах Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 04 июня 2012 г. № 162.

4. Приказ Минтранса РФ от 3 июня 2014 г. №151 (Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава).

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

6. Положение о локомотивной бригаде № ЦТ-40 от 29.12.2005 г.

7. Указание о порядке назначения машинистом и помощником машиниста локомотива № ЦТ-56р от 02.04.2013 г.

8. Приказ № ЦТ-7 от 05.01.2012 г. об организации труда и отдыха локомотивных бригад.

9. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28 апреля 2012 г. № 1704р.

10. Инструкция о порядке проверки действия и контроля параметров поездной радиосвязи ОАО «Российские железные дороги», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 8 апреля 2010 г. № 751р.

11. Распоряжение ОАО «РЖД» от 30 мая 2011 г. «О разработке порядка работы подталкивающих локомотивов на инфраструктуре ОАО «РЖД» № 1171р.

12. Распоряжения ОАО «РЖД» от 10 января 2008 г. № 6р.

13. Инструкции по техническому обслуживанию электровозов и тепловозов в эксплуатации от 27.09.1999 г. № ЦТ-685.

14. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 ноября 2010 г. №2142р об утверждении стандарта ОАО РЖД «Инфраструктура железнодорожного транспорта на участках обращения грузовых поездов повышенного веса и длины, технические требования».

15. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенного веса и длины на железных дорогах Российской Федерации 12 августа 2001 г. № ЦД-ЦТ-851.

16. Временная инструкция по организации обращения соединенных поездов массой до 12600 тонн на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД» утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 30.06.2015 г. № 1620.

17. Правила организации обращения соединенных грузовых поездов с использованием системы автоматизированного вождения грузовых поездов с распределенной тягой (ИСАВП-РТ) (2007 г.) № ЦТТ-18.

18. Правила эксплуатации системы СУЛ-РМ – (Система управления локомотивом-толкатом по радиоканалу).

19. Распоряжение ОАО «РЖД» № 2707 «Инструкция по охране труда для локомотивных бригад ОАО «РЖД» ИОТ РЖД-4100612-ЦТ-023-2012.

20. Распоряжение ОАО «РЖД» от 27 октября 2014 г. № 2517р «Инструкция по охране труда для машинистов локомотивов, работающих без помощников машинистов при эксплуатации локомотивов ОАО «РЖД» ИОТ РЖД-4100612-ЦТ-031-2014.

21. Перечень инструментов и инвентаря локомотивов, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 02.12. 2013 г. № 2636р.

22. Инструкции «По обеспечению пожарной безопасности на локомотивах» от 27.04.1999 года № ЦТ-ЦУО-175.

23. Типовая Инструкция от 17.07.2011г. «Организация работы машинистов локомотивов без помощников машинистов» № 1506р».

24. Приказ № 7 от 05.03.2004 г. «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов» (в редакции приказа Минтранса России от 28.03.2007 г. № 35).

25. Распоряжения Дирекции тяги от 2 апреля 2013 г. № 61р «Указание о порядке формирования локомотивных бригад».

26. Инструкции «О порядке пользования автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа (АЛСН) и устройствами контроля бдительности машиниста» от 25 октября 2001 г. № ЦТ-ЦШ-889.

27. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 ноября 2010 г. №2412р СТО РЖД 1.07.002-2010 Стандарт ОАО «РЖД» Инфраструктура железнодорожного транспорта на участках обращения грузовых поездов повышенного веса и длины технические требования.

28. Распоряжение ОАО «РЖД» от 3 декабря 2012 г. № 2434р «О порядке издания приказов об установлении весовых норм и длин поездов на участках ОАО «РЖД».

29. Распоряжение ОАО «РЖД» от 24.09.2015 г. «О внесении изменений в распоряжение ОАО «РЖД» от 13.08.2013 г. № 1754р.

30. Распоряжение ОАО «РЖД» от 13.08.2013 г. № 1754р «Об утверждении перечня устройств безопасности и регистраторов переговоров».
