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

# РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 4 » июля 2017 Москва № 1258р

## Об утверждении отдельных документов, регламентирующих работу в вопросах соблюдения установленного регламента служебных переговоров

В целях совершенствования профилактической работы, направленной на обеспечение безопасности движения:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 августа 2017 г. прилагаемые:

Рекомендации по применению приложения № 20 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, приложению № 8 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (далее - Рекомендации);

Порядок контроля в ОАО «РЖД» за выполнением установленного регламента служебных переговоров при поездной и маневровой работе (далее - Порядок).

2. Начальникам железных дорог организовать приведение в соответствие с требованиями настоящих Рекомендаций и Порядка местных регламентов и нормативных документов, касающихся регламента служебных переговоров и контроля за его выполнением на инфраструктуре ОАО «РЖД» при поездной и маневровой работе.

3. Вице-президентам, руководителям подразделений аппарата управления, железных дорог, функциональных филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» обеспечить изучение и выполнение причастными руководителями и специалистами требований Рекомендаций и Порядка.

4. Признать утратившими силу с 1 августа 2017 г.:

распоряжение ОАО «РЖД» от 3 октября 2007 г. № 1929р «Об установлении единого порядка осуществления контроля за выполнением регламента служебных переговоров»;

распоряжение ОАО «РЖД» от 1 июня 2009 г. № 1144р «Об усилении контроля за выполнением регламента служебных переговоров».

5. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на старшего вице-президента - начальника Центральной дирекции инфраструктуры Верховых Г.В., вице-президента - начальника Центральной дирекции управления движением Иванова П.А., вице-президента - начальника Дирекции тяги Валинского О.С., директора ОАО «РЖД» по пассажирским перевозкам Пегова Д.В. по кругу ведения.

Первый вице-президент ОАО «РЖД» А.А.Краснощек

Исп. Волков И.Б., ЦД
(499) 260-68-17

УТВЕРЖДЕНЫ
распоряжением ОАО «РЖД»
от «_04_» __07__ 2017 г. № _1258р_

# Р Е К О М Е Н Д А Ц И И

**по применению приложения № 20 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, приложению № 8 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286**

## 1. Общие положения

1.1. Рекомендации по применению приложения № 20 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее - Рекомендации) разработаны для их применения на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Настоящие Рекомендации конкретизируют порядок применения требований приложения № 20 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее - ИДП) при ведении переговоров по радиосвязи:

при организации движения поездов - между дежурным по железнодорожной станции (далее - ДСП) или диспетчером поездным при диспетчерской централизации (далее - ДНЦ) и машинистом поезда (далее - ТЧМ поезда);

при организации маневровых передвижений - между распорядителем маневров или работником, на которого, в соответствии с технико-распорядительным актом железнодорожной станции (далее - ТРА), возложены функции по переводу стрелок при приготовлении маневровых маршрутов и ведению переговоров по радиосвязи, и руководителем маневров, а также машинистом локомотива, моторвагоннного или специального самоходного подвижного состава (далее - ТЧМ).

1.2. **Основной целью разработки данных Рекомендаций является повышение роли и ответственности машинистов и помощников машинистов локомотивов, моторвагонного (далее - МВПС) и специального самоходного (далее - ССПС) подвижного состава и руководителей маневров за правильностью выполнения подаваемых сигналов и передаваемых указаний, обеспечение работниками, на которых возложены функции по переводу стрелок, правильности приготовления маршрутов для движения.**

1.3. В соответствии с пунктом 4 Общих положений ИДП установлены основные правила при ведении переговоров по поездной и маневровой радиосвязи (далее - Основные правила):

все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться кратко и четко;

работник, давший распоряжение, должен каждый раз выслушать краткое повторение распоряжения и убедиться в том, что оно понято правильно.

## 2. Ведение переговоров при организации движения поездов

2.1. **При безостановочном пропуске поезда при разрешающих показаниях светофоров (входного, маршрутного и выходного) по главным железнодорожным путям железнодорожной станции (далее - станция) и отсутствии необходимости в передаче непредвиденных предупреждений по маршруту следования поезда, переговоры между ДСП (ДНЦ) и ТЧМ поезда по радиосвязи не ведутся.**

2.2. При отправлении поезда, когда имеется два (три, при четырехзначной автоматической блокировке) и более свободных блок-участков удаления, и полностью приготовлен маршрут отправления, переговоры по радиосвязи между ДСП (ДНЦ) и ТЧМ поезда, не ведутся.

2.3. Порядок переговоров перед приемом, отправлением или проследованием пассажирского поезда (моторвагонного поезда) станции, обслуживаемого одним машинистом, установлен в пункте 10 приложения № 9 к ИДП.

2.4. **ДСП (ДНЦ) обязан вызвать ТЧМ поезда, находящегося на участке приближения к станции, и довести информацию о порядке следования (на первом или втором участке приближения, в зависимости от условий приема поезда):**

при приеме поезда на станцию в случае, когда выходной (маршрутный) светофор имеет запрещающее показание;

в случаях, когда требуется передать ТЧМ поезда распоряжение (приказ) на проследование соответствующего светофора с запрещающим показанием;

при организации пропуска поезда по боковым железнодорожным путям (за исключением случаев, когда входной светофор оборудован маршрутным указателем), а также при приеме, отправлении или пропуске поезда вариантным маршрутом;

при приеме поезда на путь, который не предусмотрен для этого ТРА станции (в соответствии с пунктом 10 приложения 9 к ИДП);

во всех случаях, когда необходимо довести до машиниста информацию, необходимую для приема, отправления, пропуска поезда или обеспечения эксплуатационной работы (неисправность устройств СЦБ, нарушение графика движения поездов, при необходимости безостановочного проследования выходного (маршрутного) светофора с пути приема по лунно-белому огню при погашенном красном огне, в соответствии с пунктом 17 приложения № 9 ИДП и т.п.).

2.5. **Категорически запрещается вести переговоры по поездной радиосвязи, не связанные непосредственно с приемом, отправлением, пропуском поездов, маневрами и организацией эксплуатационной работы.**

2.6. Устанавливается следующий обязательный алгоритм выполнения регламента переговоров по радиосвязи:

1) тональный вызов абонента и установление с ним связи:

Пример № 1 (при появлении поезда на участке приближения к станции (на первом или втором участке приближения, в зависимости от условий приема поезда)):

ДСП станции Иваново: «Машинист поезда 2613 на приближении к Иваново».

ТЧМ поезда № 2613: «Машинист поезда 2613 Петров на приближении к

Иваново, слушаю».

Пример № 2 (при нахождении поезда у входного светофора станции с запрещающим показанием):

ДСП станции Иваново: «Машинист поезда 8002 у входного Ч Иваново».

ТЧМ поезда № 8002: «Машинист поезда 8002 Петров у входного Ч Иваново, слушаю».

2) доведение информации о порядке прибытия (отправления, следования) поезда на станцию и убеждение в том, что оно понято правильно:

Пример № 1:

ДСП станции Иваново: «Входной Вам открыт на 5 путь, выходной светофор (маршрутный) запрещающий. ДСП Сидоров».

ТЧМ поезда № 2613: «Входной открыт на 5 путь, выходной светофор (маршрутный) запрещающий. Машинист поезда 2613 Петров».

ДСП станции Иваново: «Верно».

Пример № 2 (прием восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, ССПС, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими и с опасным грузом класса 1 (ВМ) поездами) при запрещающем показании входного светофора):

ДСП станции Иваново: «Приказ № 1, время 20 часов 12 минут. Машинисту поезда 8002. Я, дежурный по станции Иваново разрешаю Вам следовать на свободный участок занятого 5 пути при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора Ч. Маршрут приема готов. Участок приема от выходного светофора Н5 свободен на 7 вагонов. ДСП Сидоров».

ТЧМ поезда № 8002: «Приказ № 1, время 20 часов 12 минут. Машинисту поезда 8002 разрешается следовать на свободный участок занятого 5 пути при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора Ч. Маршрут приема готов. Участок приема от выходного светофора Н5 свободен на 7 вагонов. Машинист поезда 8002 Петров».

ДСП станции Иваново: «Верно, выполняйте, время 20 часов 13 минут».

3) доведение сопутствующей информации (не является обязательной, передается по усмотрению ДСП или ДНЦ):

Пример № 1:

ДСП станции Иваново: «Поезд 2613 принимается на 5 путь на стоянку для обгона (скрещения) пассажирским поездом. ДСП Сидоров».

ТЧМ поезда № 2613: «Поезд принимается на 5 путь на стоянку для обгона (скрещения) пассажирским поездом. Машинист поезда 2613 Петров».

ДСП станции Иваново: «Верно».

Пример 2:

ДСП станции Иваново: «По маршруту приема поезда по стрелке 7, скорость не более 25 км/ч. ДСП Сидоров».

ТЧМ поезда № 2613: «По маршруту приема поезда по стрелке 7, скорость не более 25 км/ч. Машинист поезда 2613 Петров».

ДСП станции Иваново: «Верно».

В качестве сопутствующей информации может быть передана любая информация по усмотрению ДСП (ДНЦ), которая необходима машинисту для ведения поезда и непосредственно связана с организацией движения, технологией работы железнодорожного транспорта. При этом должны быть

выполнены Основные правила.

2.7. Если не удалось установить связь с машинистом поезда посредством радиосвязи, ДСП (ДНЦ) после трехкратного вызова обязан передать в эфир информацию о переводе разрешающего показания соответствующего входного, маршрутного или выходного светофора на запрещающее и принять меры к остановке поезда (перевести разрешающее показание соответствующего входного, маршрутного или выходного светофора на запрещающее; на электрифицированных линиях, дать указание энергодиспетчеру на снятие напряжения в контактной сети соответствующего пути (при необходимости через ДНЦ); направить работника железнодорожного транспорта навстречу поезду для подачи ручного сигнала - остановка и др.).

Кроме того, ДСП (ДНЦ) обязан принять меры к максимально возможному изолированию маршрута приема (отправления, следования) поезда в случае возможного проезда машинистом светофора с запрещающим показанием.

2.8. В случае необходимости немедленной остановки поезда (при потере под поездом контроля положения централизованной стрелки и т.д.), ДСП (ДНЦ) обязан немедленно остановить поезд.

Пример:

ДСП станции Иваново: «Внимание! Машинист поезда 2613 - немедленно остановитесь. ДСП Иваново Сидоров».

ТЧМ поезда № 2613, после остановки поезда: «Машинист поезда 2613 остановился».

ДСП станции Иваново: «Стрелка 7 под Вашим поездом потеряла контроль. Осмотрите состав, доложите габарит».

ТЧМ поезда № 2613: «Стрелка 7 под поездом потеряла контроль. Осмотреть состав и доложить о наличии габарита. Машинист поезда 2613 Петров».

ДСП станции Иваново: «Верно, выполняйте».

2.9. В случае возникновения аварийной или нестандартной ситуации сообщение от ДСП (ДНЦ) в эфир радиосвязи должно начинаться словами: «Внимание все!» и далее следует текст сообщения. При получении указанного сообщения работники, находящиеся в зоне действия радиосвязи, обязаны прекратить переговоры, внимательно выслушать сообщение и принять соответствующие меры.

## 3. Ведение служебных переговоров при организации маневровой работы

3.1. При производстве маневров по разрешающим показаниям соответствующих маневровых светофоров и при доведенном в установленном порядке плане маневровой работы до руководителя маневров (составителя поездов, кондуктора грузовых поездов (включая главного) или иного работника, на которого возложены обязанности руководителя маневров) и машиниста, дополнительные указания о разрешении на движение распорядителем маневров (ДНЦ, ДСП, диспетчером маневровым, дежурным по сортировочной горке или парку, дежурным станционного поста централизации, оператором поста централизации) по радиосвязи не передаются.

3.2. Перед началом производства маневровых передвижений распорядитель маневров доводит до машиниста локомотива (МВПС, ССПС) и руководителя маневров (при его наличии), обслуживающего локомотив (МВПС, ССПС), задание на выполнение маневровой работы. При выполнении

маневровых передвижений локомотивом без вагонов (МВПС, ССПС), план маневровой работы доводится до ТЧМ.

В задании и плане маневровой работы должна быть в обязательном порядке отражена следующая информация:

участники, до которых доводится задание или план маневровой работы;

операции, которые требуется выполнить;

путь (маршрут), по которому будут выполняться маневровые передвижения (в направлении какого пути будут производиться маневровые полурейсы, при необходимости);

информация о средствах или работнике по указанию, которого будут производиться маневровые передвижения;

должность и фамилия распорядителя маневров - ДСП или ДНЦ (другой работник, определенный ТРА станции).

**План или задание на маневровую работу не дает право машинисту приводить локомотив (МВПС, ССПС), маневровый состав в движение.**

Маневровый состав приводится в движение машинистом только по указанию руководителя маневров, а также при наличии разрешающего показания светофора (наличии разрешения на движение от ДСП, ДНЦ или другого работника, определенного ТРА станции при отсутствии маневровых светофоров или необходимости проезда светофора с запрещающим показанием).

Перед приведением маневрового состава в движение машинист обязан получить от руководителя маневров сообщение о готовности состава к движению (об уборке из-под колес вагонов средств закрепления, об опробовании автотормозов у маневрового состава (при необходимости), о месте нахождении руководителя маневров и т.д.).

Одиночный локомотив, ССПС при отсутствии руководителя маневров приводится в движение машинистом при доведенном до него плане маневровой работы и наличии разрешающего показания светофора (разрешения на движение от ДСП, ДНЦ или другого работника, определенного ТРА станции). При движении локомотива без вагонов (МВПС, ССПС) по станционным путям машинист руководствуется показаниями маневровых светофоров, сигналами или сообщениями, передаваемыми ему работником, на которого возложены обязанности по приготовлению маневровых маршрутов и переводу стрелок.

В случае производства маневров вагонами вперед руководитель маневров доводит до ТЧМ информацию о свободности пути по маршруту следования.

В случае организации маневровой работы в отдельных маневровых районах, где маневры производятся по нарядам, выданным руководителю маневров, без участия ДСП (другого работника, определенного ТРА станции) как распорядителя маневров (в т.ч. при производстве маневров на путях необщего пользования, вагонных и локомотивных депо и т.д., с использованием станционного пути в качестве вытяжного), план маневровой работы доводится руководителем маневров до ТЧМ, а ДСП (другой работник, определенный ТРА станции) по запросу руководителя маневров готовит только маршруты для передвижений.

3.3. Устанавливается следующий алгоритм выполнения регламента переговоров при маневровой работе:

1) доведение задания или плана маневровой работы и убеждение в том, что задание или план маневровой работы поняты правильно всеми

участниками:

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

План маневровой работы, который доводится до машиниста маневрового состава, должен включать не более пяти полурейсов.

Пример № 1:

ДСП станции Иваново: «Кондуктор (составитель) Иванов, машинист локомотива 3277. С 5 пути 47 вагонов переставьте на 3 путь и объедините с 10 вагонами для отправления на Озерки. Переставлять состав будем с выездом по направлению первого главного пути за светофор М13. ДСП Сидоров».

Кондуктор (составитель) Иванов: «С 5 пути необходимо 47 вагонов переставить на 3 путь и объединить их с 10 вагонами для отправления на Озерки. Переставлять состав будем с выездом по направлению первого главного пути за светофор М13. Кондуктор (составитель) Иванов».

ТЧМ локомотива № 3277: «Сообщение кондуктора (составителя) Иванова, верно. Машинист локомотива 3277 Петров».

ДСП станции Иваново: «Верно».

Дальнейшие переговоры ведутся только между кондуктором грузовых поездов (составителем поездов) и машинистом.

Пример № 2:

ДСП станции Иваново: «Машинист локомотива 3277. На 5 пути состав закреплен с нечетной стороны двумя тормозными башмаками, с четной - одним. Разрешаю отцепить локомотив. После отцепки будем переезжать на 3 путь и объединяться с 57 вагонами для отправления на Озерки. Переезжать будем через первый главный путь с выездом за светофор М13. ДСП Сидоров».

ТЧМ локомотива № 3277: «На 5 пути состав закреплен с нечетной стороны двумя тормозными башмаками, с четной - одним. Отцепляю локомотив. После отцепки буду переезжать на 3 путь и объединяться с 57 вагонами для отправления на Озерки. Переезжать буду через первый главный путь с выездом за светофор М13. Машинист локомотива 3277 Петров».

ДСП станции Иваново: «Верно».

Сторонность укладки тормозных башмаков под колеса вагонов должна соответствовать ТРА станции.

2) организация выполнения плана маневровой работы:

Если в процессе производства маневров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений должны быть заблаговременно ознакомлены все работники, участвующие в манерах.

При невозможности приготовления маневрового маршрута на весь путь следования, работник, на которого возложены функции по приготовлению маневровых маршрутов и переводу стрелок, обязан предупредить машиниста локомотива (МВПС, ССПС, при движении вагонами вперед руководителя маневров) о том, на какой путь или до какого светофора приготовлена часть маршрута. Данное предупреждение передается до открытия соответствующего светофора.

При отсутствии маневровых светофоров перед выездом на централизованные стрелки машинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от ДСП или ДНЦ (другого работника, определенного ТРА станции), лично, по радиосвязи, устройствам

двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров.

В случаях, когда на руководителя маневров возложен перевод стрелок при производстве маневров, служебные переговоры ведутся только между руководителем маневров и машинистом локомотива (МВПС, ССПС). При осаживании маневрового состава после повторения указания на движение, переданного руководителем маневров, машинист локомотива дублирует последующие сообщения руководителя маневров свистком локомотива.

При производстве маневров на сортировочных горках, в маневровых районах маневровые передвижения должны осуществляться с применением установленных радиоканалов. Производить маневры на сортировочных горках, в маневровых районах на других радиоканалах запрещается.

При необходимости захода в межвагонное пространство стоящего подвижного состава для выполнения технологических операций руководитель маневров обязан сообщить об этом машинисту локомотива по радиосвязи, получить от машиниста локомотива подтверждение о правильном восприятии сообщения.

В случае нарушения работы радиосвязи между машинистом локомотива и составителем поездов (отсутствие ответа от машиниста локомотива), необходимо принять меры к прекращению маневровой работы. При отсутствии ответа машиниста локомотива на сигналы или указания по радиосвязи, составитель поездов должен связаться с ДСП по радиосвязи, доложить об отсутствии связи с машинистом маневрового локомотива и через ДСП дать команду машинисту маневрового локомотива на остановку, сойти с подвижного состава в безопасном месте.

В случае потери видимости сигналов или неполучения ответа по радиосвязи в течение 20 секунд от руководителя маневров, машинист локомотива обязан немедленно остановить состав для выяснения причин создавшейся обстановки.

Маневровая работа может быть продолжена после восстановления работы радиосвязи. Если невозможно немедленно заменить радиостанцию, составитель поездов совместно с машинистом локомотива должен определить дальнейший порядок производства работы. При переходе на ручные сигналы, маневровую работу требуется производить с особой бдительностью, с количеством вагонов, позволяющим машинисту видеть сигналы, подаваемые руководителем маневров.

3) доведение в процессе выполнения маневровой работы сопутствующей информации до участников маневров:

В качестве сопутствующей информации по усмотрению ДСП или ДНЦ (другого работника, определенного ТРА станции) может быть передана любая информация, которая необходима ТЧМ и руководителю маневров для выполнения маневровой работы. При этом должны быть выполнены Основные правила.

## 4. Заключительные положения

С целью снижения загрузки канала радиосвязи при производстве маневровой работы, на станциях где работа производится двумя и более маневровыми локомотивами, вместо указания фамилий машинистов и номеров маневровых локомотивов допускается применять специальные кодовые обозначения - позывные (бортовые номера локомотивов, технологические

номера и названия локомотивов и т.п.) Перечень таких кодовых обозначений - позывных и порядок их доведения до машинистов маневровых локомотивов перед началом работы должен быть указан в «Регламенте переговоров по радиосвязи при маневровой работе», являющемся приложением к ТРА станции.

На станциях с большой загрузкой каналов радиосвязи приказом начальника железной дороги определяются каналы связи, применяемые для производства поездной и маневровой работы

Во всех остальных случаях, не указанных в настоящих Рекомендациях, работники ОАО «РЖД», принимающие непосредственное участие в производстве поездной и маневровой работы выполняют регламент переговоров в соответствии с требованиями приложения № 20 к ИДП и приложения к ТРА станции «Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе».

УТВЕРЖДЕН
распоряжением ОАО «РЖД»
от «04» 07 2017 г. № 1258р

# П О Р Я Д О К
# контроля в ОАО «РЖД» за выполнением установленного регламента служебных переговоров при поездной и маневровой работе

## 1. Общие положения

1.1. Порядок контроля в ОАО «РЖД» за выполнением установленного регламента служебных переговоров при поездной и маневровой работе (далее - Порядок) устанавливает основные действия руководителей и специалистов подразделений причастных функциональных филиалов ОАО «РЖД» и их структурных подразделений по осуществлению контроля за выполнением работниками, участвующими в перевозочном процессе, установленного регламента служебных переговоров в поездной и маневровой работе, и рекомендаций по применению приложения № 20 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, а также регламента переговоров, являющегося приложением к технико-распорядительному акту железнодорожной станции.

1.2. Применяемые сокращения:

ДЦУП - диспетчерский центр управления перевозками;

ДОСС - Дирекция скоростного сообщения - филиал ОАО «РЖД»;

ИДП - Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации;

региональные дирекции - структурные подразделения функциональных филиалов ОАО «РЖД», территориально расположенные в границах железных дорог, а также дирекции, находящиеся в составе железных дорог;

ССПС - специальный самоходный подвижной состав;

территориальные подразделения - структурные подразделения (подразделения) региональных дирекций;

ТРА - технико-распорядительный акт железнодорожной станции;

ТЭ - Трансэнерго - филиал ОАО «РЖД»;

ТЦ - Центральная дирекция управления движением - филиал ОАО «РЖД»;

ЦДИ - Центральная дирекция инфраструктуры - филиал ОАО «РЖД»;

ЦДМВ - Центральная дирекция моторвагонного подвижного состава - филиал ОАО «РЖД»;

ЦДРП - Центральная дирекция по ремонту пути - филиал ОАО «РЖД»;

ЦТ - Дирекция тяги - филиал ОАО «РЖД».

## 2. Действия работников, осуществляющих контроль за выполнением установленного регламента служебных переговоров

На инфраструктуре ОАО «РЖД» устанавливается следующий порядок контроля за выполнением работниками, участвующими в перевозочном процессе, установленного регламента служебных переговоров (далее - регламент переговоров) в поездной и маневровой работе:

2.1. Начальники ДЦУП и территориальных подразделений ДОСС, ТЭ, ЦД, ЦДИ, ЦДМВ, ЦДРП, ЦТ ежемесячно в соответствии с утвержденными нормативами личного участия в вопросах обеспечения безопасности движения,

через работников, которые непосредственно участвуют в процессе движения поездов и производстве маневровой работы, а также с привлечением работников командного, ревизорского и инструкторского состава осуществляют контроль за выполнением работниками, участвующими в перевозочном процессе, требований регламента переговоров.

Указанные руководители несут ответственность за выполнение причастными работниками подведомственных им подразделений регламента переговоров, а также за принятие мер по недопущению его нарушения.

Контроль за выполнением регламента переговоров осуществляется с использованием записей систем документированной регистрации переговоров и с помощью прослушивания переговоров в режиме реального времени.

Нарушения регламента переговоров, выявленные с помощью прослушивания записей систем документированной регистрации переговоров, заносятся в специальных журналах учета замечаний, а также по результатам проверки составляется акт. В журнале учета замечаний и акте указываются канал связи, на котором проводилось прослушивание записей регламента переговоров, дата, время начала и окончания прослушивания канала, дата, время и характер выявленного нарушения, должность и фамилия проверяющего.

Информация о нарушениях регламента переговоров должна рассматриваться и обсуждаться в рабочих коллективах при проведении производственных совещаний и рабочих собраний по вопросам обеспечения безопасности движения.

2.2. Работники ДЦУП и территориальных подразделений, непосредственно участвующие в процессе движения поездов и производстве маневровой работы, о каждом факте нарушения регламента переговоров, выявленного в процессе работы, докладывают своим непосредственным руководителям в письменной форме в виде рапорта или докладной записки. В рапорте или докладной записке указываются дата, должность и фамилия нарушителя, время и обстоятельства допущенного нарушения, должность и фамилия работника, выявившего нарушение.

Нарушения регламента переговоров не учитываются и разборы по ним не проводятся, в случаях, когда один из работников, участвующих в переговорах, добился устранения данного нарушения путем повторного, правильного выполнения регламента переговоров.

В случае продолжения действий по нарушению регламента переговоров работник вправе принять решение о прекращении маневровых передвижений. При этом прекращение маневров не должно мешать приему, отправлению и пропуску поездов по железнодорожной станции, и выполнению других маневровых передвижений.

2.3. В случаях выявления нарушений регламента переговоров руководителями и специалистами аппарата управления территориальных подразделений, региональных дирекций, железных дорог, функциональных филиалов и ОАО «РЖД», включая работников ревизорского и инструкторского состава, материал проверки (совместной проверки) не позднее трех суток направляется в причастные ДЦУП и (или) территориальные подразделения. Проверка оформляется актом, в котором указываются дата, время и обстоятельства допущенного нарушения, должность и фамилия работника, выявившего нарушение, при проверке, проведенной с использованием записей системы документированной регистрации переговоров дополнительно указывается информация о канале связи, на котором проводилось прослушивание записей

регламента переговоров, дата, время начала и окончания прослушивания канала.

2.4. По всем полученным сообщениям и информации о нарушениях регламента переговоров начальник ДЦУП и (или) территориального подразделения в трехсуточный срок проводит расследование и разбор указанных нарушений с определением ответственности причастных работников, в пятисуточный срок с момента получения материала проверки (совместной проверки), извещает соответствующего руководителя, специалиста или работника, выславшего материал проверки (совместной проверки), о принятых мерах.

2.5. Если будет установлено, что выявленные нарушения регламента переговоров допущены по вине работника смежного хозяйства, начальник ДЦУП и (или) территориального подразделения не позднее трех суток с момента установления ответственности, готовит и направляет письменное уведомление или телеграмму начальнику причастного ДЦУП и (или) территориального подразделения, несущему ответственность за соблюдение регламента переговоров работниками подведомственного ему подразделения.

Начальник ДЦУП и (или) территориального подразделения, получив соответствующее уведомление или телеграмму, устанавливает правомерность отнесения выявленных нарушений регламента переговоров и в пятисуточный срок с момента получения уведомления или телеграммы, извещает начальника ДЦУП и (или) территориального подразделения, выславшего уведомление или телеграмму, о принятых мерах.

2.6. Копии материалов проверок (совместных проверок), письменных уведомлений и телеграмм о нарушениях регламента переговоров направляются в адрес причастных региональных дирекций и центров организации работы железнодорожных станций.

2.7. Начальники ДЦУП и территориальных подразделений ДОСС, ТЭ, ЦД, ЦДИ, ЦЦМВ, ЦДРП, ЦТ ежемесячно обобщают информацию о выявленных нарушениях регламента переговоров (используется информация о нарушениях, отнесенных на ответственность ДЦУП или территориального подразделения).

Начальники территориальных подразделений ДОСС, ТЭ, ЦДИ, ЦЦМВ, ЦДРП, ЦТ обобщенный материал о результатах проведенной работы предоставляют в соответствующие региональные дирекции.

Начальники железнодорожных станций (кроме железнодорожных станций, расположенных в границах Калининградской железной дороги), указанный материал предоставляют в соответствующие центры организации работы железнодорожных станций, в которых его обобщают и направляют в дирекции управления движением.

Начальники железнодорожных станций, расположенных в границах Калининградской железной дороги, материал направляют в Калининградскую дирекцию управления движением.

Начальники ДЦУП материал о нарушениях регламента переговоров предоставляют начальнику дирекции управления движением.

2.8. Начальники территориальных подразделений ДОСС, ТЭ, ЦД, ЦДИ, ЦЦМВ, ЦДРП, ЦТ ежемесячно заслушивают причастных руководителей, ревизоров движения, машинистов-инструкторов о проводимой ими профилактической работе, направленной на недопущение случаев нарушений регламента переговоров (в границах Калининградской железной дороги причастных руководителей, специалистов и ревизоров движения Калининградской дирекции управления движением - ежемесячно заслушивает начальник дирекции).

2.9. Начальники региональных дирекций ДОСС, ТЭ, ЦД, ЦЦИ, ЦДМВ,

ЦДРП, ЦТ ежемесячно рассматривают результаты проводимой в подведомственных территориальных подразделений работы по вопросам выполнения регламента переговоров работниками, участвующими в перевозочном процессе, с оценкой достаточности принимаемых начальниками территориальных подразделений мер по исключению нарушений.

Начальники региональных дирекций, расположенных в границах железных дорог, ежеквартально направляют заместителю начальника железной дороги - главному ревизору по безопасности движения поездов докладные записки о результатах проведенной работы по вопросам выполнения регламента переговоров за указанный период.

2.10. Руководители железнодорожных станций совместно с руководителями эксплуатационных локомотивных и моторвагонных депо, расположенных в границах железнодорожных станций, согласно ежеквартальному графику, проводят совместные проверки по выполнению причастными работниками, установленного регламента переговоров.

График проверок разрабатывается начальником железнодорожной станции совместно с начальником соответствующего депо. Утверждает график начальник железнодорожной станции.

Результаты совместных проверок оформляются актами.

2.11. Начальники железнодорожных станций, на железнодорожных путях которых имеют право работать локомотивные и составительские бригады (бригады ССПС) сторонних организаций, ежеквартально проводят совместные с представителями данных организаций (по согласованию) проверки по выполнению требований установленного регламента переговоров.

Результаты совместных проверок оформляются актами.

2.12. Допускается проведение проверок, указанных в пунктах 2.10 и 2.11 настоящего Порядка, в рамках исполнения нормативов участия в организации обеспечения безопасности движения.

2.13. К устройствам документированной регистрации переговоров, расположенных в ДЦУП и на железнодорожных станциях, допускаются должностные лица по спискам, предоставляемым региональными дирекциями ДОСС, ТЭ, ЦД, ЦДИ, ЦДМВ, ЦДРП, ЦТ, и согласованным с дирекциями связи.

2.14. Начальники региональных дирекций ДОСС, ТЭ, ЦД, ЦДИ, ЦДМВ, ЦДРП, ЦТ, руководствуясь положениями настоящего Порядка, устанавливают для подведомственных территориальных подразделений и аппарата управления региональных дирекций (включая работников инструкторского и ревизорского состава) порядок контроля за выполнением работниками, участвующими в перевозочном процессе, регламента переговоров с определением ответственных лиц и периодичности проведения проверок.

## 3. Порядок применения предупредительных талонов

3.1. Предупредительные талоны предназначены для повышения персональной ответственности работников, участвующих в перевозочном процессе, за нарушения нормативных правовых или иных актов.

3.2. Изъятие предупредительных талонов является мерой предупредительного характера.

3.3. У работника, нарушившего установленный регламент служебных переговоров при поездной или маневровой работе, очередной предупредительный талон изымается установленным порядком по решению лица, имеющего на это право. Также предупредительный талон изымается и у второго работника, который не добился устранения нарушения установленного регламента переговоров путем

повторного, правильного его выполнения.

При необходимости привлечения к ответственности работника другого хозяйства за нарушение установленного регламента переговоров, в причастное территориальное подразделение (ДЦУП) направляется письменное уведомление или телеграмма с указанием даты, времени и обстоятельств допущенного нарушения и требованием изъятия предупредительного талона у работника.

На основании полученного письменного уведомления или телеграммы начальник территориального подразделения (ДЦУП) проводит разбор, изымает соответствующий талон у работника, допустившего нарушение (не принявшего мер к устранению нарушения другим работником). Протокол разбора направляется руководителю, направившему письменное уведомление или телеграмму о выявленном нарушении.

В спорных ситуациях правомерность требования изъятия талона у работника другого хозяйства рассматривается на совещании, проводимом под председательством заместителя начальника железной дороги по территориальному управлению.

3.4. Изъятые предупредительные талоны возвращаются работникам в порядке, установленном Положением о порядке применения предупредительных талонов машинистов, помощников машинистов локомотивов, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава и водителей, помощников водителей дрезин, утвержденным приказом МПС России от 17 апреля 2000 г. № 9Ц, и Положением о порядке применения предупредительных талонов по обеспечению безопасности движения в Центральной дирекции управления движением - филиале ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 4 апреля 2016 г. № 574р.

3.5. Из общих данных об изъятии предупредительных талонов должна быть выделена информация о предупредительных талонах, изъятых за нарушения установленного регламента служебных переговоров.