ВИКТОРИНА 2021

Предложения Западно-Сибирской железной дороги о внесении изменений в ПТЭ РФ.

1. Пункт 19 Приложения 5 ПТЭ указана высота оси автосцепки над уровнем головки рельса у локомотивов – не более 1080 мм, высота автосцепки грузового груженого вагона не менее 950 мм, при этом неподход по центрам автосцепок между локомотивом и первом груженым грузовым вагоном допускается не более 110 мм.

Предлагаем привести в соответствие нормы высоты автосцепок с учетом неподхода центров.

2. В пункте 14 Приложения 5 ПТЭ указано «Ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, мотор-вагонного железнодорожного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками не допускается более 1 мм», т.е. при ползуне на локомотиве 1 мм ровно можно следовать с установленной скоростью, при этом в этом же пункте указано: «при ползуне от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей железнодорожной станции со скоростью 15 км/ч»

Предлагаем перефразировать «более 1 мм» на фразу «1 и более мм».

3. Раздел 2 «Основные определения» пункт 10 дополнить определением «гарантийный расстояние коммерческого осмотра – среднее расстояние перевозки, на котором не наступает расстройство погрузки в пути следования.».

4. Раздел 2 «Основные определения» пункт 10 дополнить определением «габаритные ворота – устройство для проверки соответствия внешних границ погруженного на открытый подвижной состав груза габариту погрузки или соответствия размеров (высоты) перевозимого через переезд груза высоте контактного провода».

5. Раздел 4 «Организация функционирования сооружений и устройств железнодорожного транспорта» в пункте 21 конкретизировать параметры массовой погрузки, при которых требуется установка габаритных ворот, определить ГОСТом требования к габаритным воротам.

«Для проверки правильности размещения грузов на открытом железнодорожном подвижном составе в местах массовой погрузки(при ежемесячной и системной погрузке 2 и более вагонов)(на железнодорожных путях общего и необщего пользования, в морских и речных портах, на железнодорожной станции перегрузки) устанавливаются габаритные ворота, отвечающие требованиям ГОСТов, технических условий»

6. Приложение 5 «Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава» пункт 32 дополнить абзацем:

«Работники пунктов коммерческого осмотра поездов и вагонов, поста коммерческой безопасности, поста коммерческой диагностики должны своевременно в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов производить коммерческий осмотр поездов и вагонов, обеспечивающий проследование вагонов в коммерчески исправном состоянии в составе поезда в пределах гарантийного расстояния коммерческого осмотра.

Гарантийные участки коммерческого осмотра для грузовых поездов на инфраструктуре устанавливаются владельцем инфраструктуры.».

7. Приложение № 5 к ИДП «Порядок постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особой осторожности, и специального железнодорожного подвижного состава» в пункте 6 абзац 2 изложить в редакции:

«Подготовка специального железнодорожного подвижного состава к следованию в нерабочем состоянии производится грузоотправителями в соответствии с требованиями, предусмотренными в технических условиях (инструкциях) заводов-изготовителей или перевозчика, разрабатываемых для соответствующего специального железнодорожного подвижного состава или в соответствии с его паспортными данными. О приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправителем должна быть сделана отметка в грузовых документах.».

8. Пункт 7 раздела 1 «Общие положения» приложения 11 к ИДП «Порядок организации маневровой работы на железнодорожных станциях» привести в соответствие с требованиями примечания к приложению 2 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам «Алфавитный указатель опасных грузов, попущенных к перевозке железнодорожным транспортном»:

«Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах нанесением специального штемпеля, где цифрами обозначается минимальное число вагонов прикрытия, например, 3-0-3, где:

первая цифра – число вагонов прикрытия от ведущего локомотива в поездах;

вторая цифра – подталкивающего локомотива в поездах;

третья цифра – от вагонов с людьми в поездах;

знак "0" (нуль) означает, что прикрытия не требуется».

9. В соответствии с пунктом 22 Приложения ПТЭ освещением для осмотра проходящих поездов оборудуются переезды на участках, оборудованных линиями электроснабжения, что противоречит пункту 24 главы 4 ПТЭ (должны освещаться и не зависит от наличия линий электроснабжения)

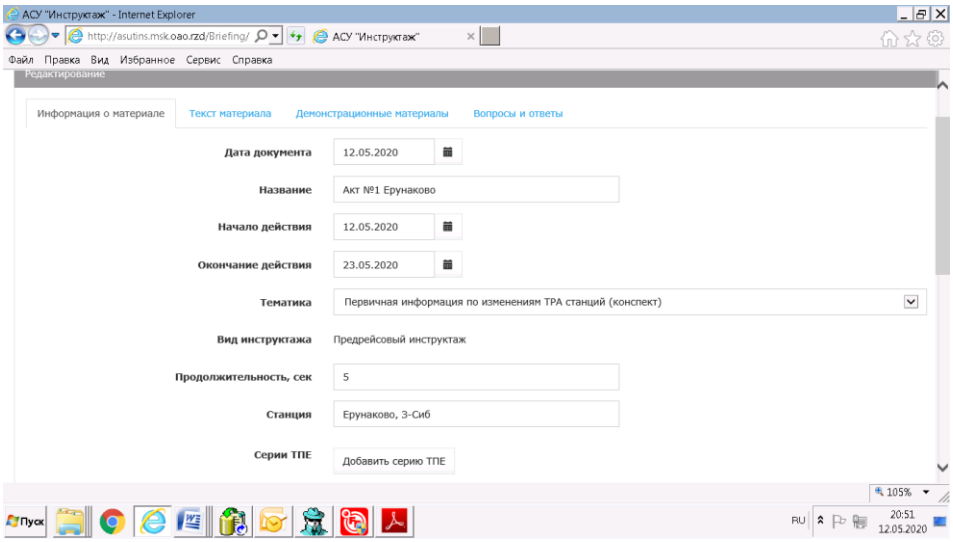
10. Необходимо добавить в Приложение 2 к ПТЭ порядок использования РОРС GSM в сетях оперативно-технологической связи (ПДС, МЖС, ПГС и т.д.)

11. Необходимо добавить в Приложение 10 к ПТЭ в качестве обязательного приложения к ТРА Инструкцию о порядке пользования устройствами связи и радиосвязи.

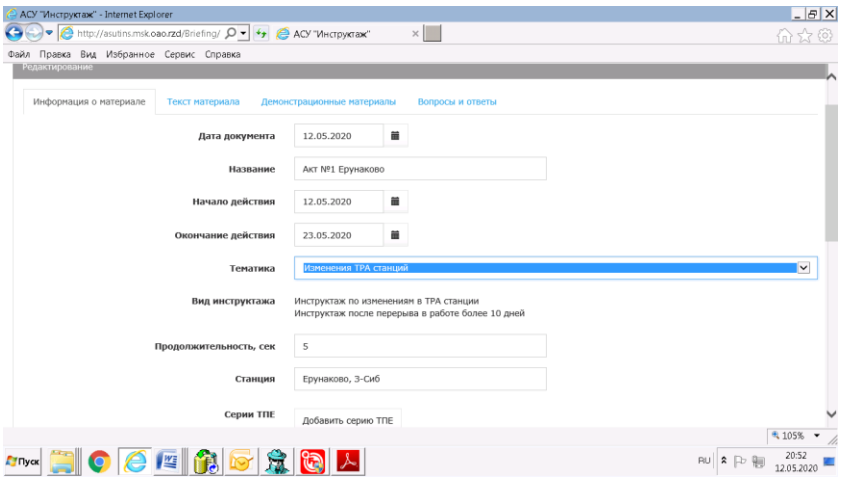
Предложения о внесении изменений в иные нормативные документы ОАО «РЖД».

12. Пересмотреть главу 3 распоряжения №2439/р 06.11.2019 года «Ознакомление с ТРА, изменениями и дополнениями к ним работников локомотивных бригад», в части включения материала и контрольных вопросов по ознакомлению с изменениями ТРА станций в тематику инструктажа по изменениям ТРА станций, а не в предрейсовый инструктаж, ввиду того, что на прохождение работником локомотивных бригад предрейсового инструктажа на ЭТСО ограничено время не более 5 минут, а так же не отображаются контрольные вопросы.

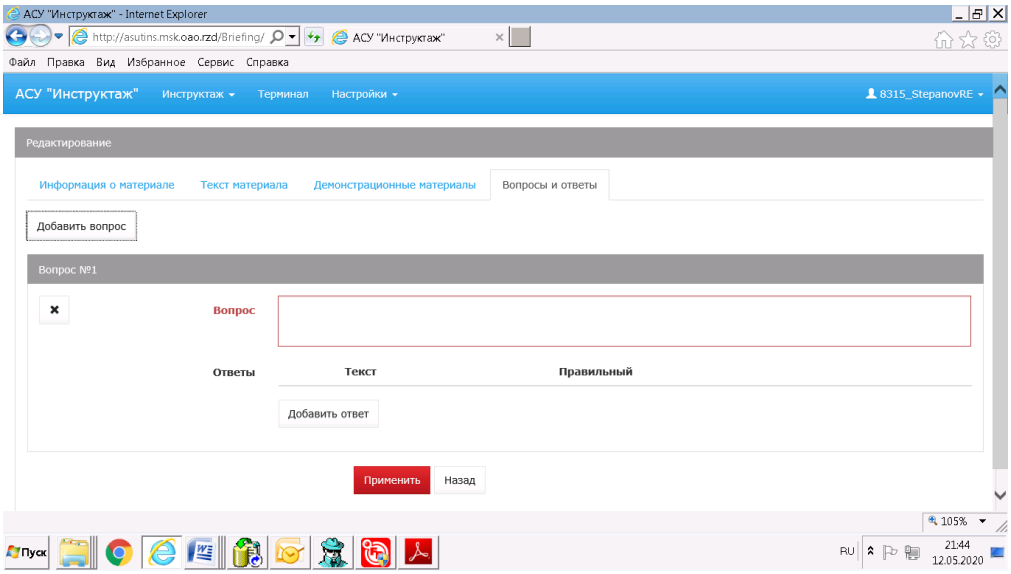
Сейчас:



Предложение:



13. Привести программное обеспечение АСУ «Инструктаж» в соответствие требованию пункту 3.2 «ПОЛОЖЕНИЯ об организации и проведении инструктажей по безопасности движения работникам локомотивных бригад ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением от 14.09.2015 года №2223р, в редакции распоряжения №831/р от 14.04.2020 года, в части запрета ввода контрольных вопросов в тематику предрейсового инструктажа, так как качество усвоения материала предрейсового инструктажа работником локомотивной бригады подтверждается его личной электронной подписью в электронном терминале самообслуживания (ЭТСО).



14. Упразднить главу 6 (проведение индивидуального инструктажа по изменениям ТРА станций) «ПОЛОЖЕНИЯ об организации и проведении инструктажей по безопасности движения работникам локомотивных бригад ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением от 14.09.2015 года №2223р, в редакции распоряжения №831/р от 14.04.2020 года, ввиду наличия распоряжения «Об утверждении порядка работы с техническо-распорядительными актами железнодорожных станций в эксплуатационных локомотивных депо с использованием автоматизированной системы

графического тестирования АС ГРАТ» от 06.11.2019 года №2439/р ЦЗ-ЦТ О.С. Валинский. Кроме того глава 6 распоряжения от 14.09.2015 года №2223р, в редакции распоряжения №831/р от 14.04.2020 года противоречит главе 3 распоряжения №2439/р 06.11.2019 года.

15. При вводе в программу АСУ «Инструктаж» изменения ТРА станции, данный инструктаж отображается у локомотивных бригад всех депо, имеющих заключение по данной станции. Необходимо пересмотреть распоряжение «Об утверждении порядка работы с техническо-распорядительными актами железнодорожных станций в эксплуатационных локомотивных депо с использованием автоматизированной системы графического тестирования АС ГРАТ» от 06.11.2019 года №2439/р ЦЗ-ЦТ О.С. Валинский, в части ввода инструктажа по изменению ТРА станции, локомотивным эксплуатационным депо только своего ДЦС, для исключения повторных инструктажей.

16. В пункте 3.1 распоряжения «Об утверждении порядка работы с техническо-распорядительными актами железнодорожных станций в эксплуатационных локомотивных депо с использованием автоматизированной системы графического тестирования АС ГРАТ» от 06.11.2019 года №2439/р ЦЗ-ЦТ О.С. Валинский конкретизировать перечень изменений в ТРА станций и их приложений необходимых для ознакомления работниками локомотивных бригад.

17. В пункте 9.1.9 распоряжения 707/р в редакции распоряжения 376/р от 25.01.2021 указано, что в хозяйственном движении при направлении локомотивной бригады на незакрепленные участки обслуживания, локомотивной бригаде выдается справочная информация по обслуживанию данного участка (выписки из ТРА, скорости движения, места опробования тормозов, режимные карты). В интервале 30 дней до начала производства работ локомотивной бригаде проводится обучение по ТРА станций, профилю железнодорожного пути, расположению на нем сигналов, сигнальных указателей и знаков, режимным картам. Занятия проводятся машинистом-инструктором по обучению.

Машинист-инструктор по обучению не имеет заключение на участки, где будут работать командированные локомотивные бригады, а возможно и никогда там не был. Исходя из этого качественно обучить локомотивную бригаду машинист-инструктор по обучению не имеет возможности.

Предложение.

Пересмотреть пункт 9.1.9 распоряжения 707/р в редакции распоряжения 376/р от 25.01.2021 или использовать в работе распоряжение №2988/р по командированным бригадам.

18. В соответствии с пунктом 3.6 распоряжения 707/р в редакции распоряжения 376/р от 25.01.2021 численность машинистов-инструкторов

(по обучению) устанавливается из расчета 1 специалист на каждое эксплуатационное локомотивное депо. При наличии в оборотном депо более 250 машинистов локомотивов допускается введение в оборотном депо машиниста-инструктора (по обучению). Например в локомотивном депо Белово, Новокузнецк имеется по несколько оборотных депо и подменных пунктов с общем количеством машинистов – 250 и более человек, при этом оборотные депо и подменные пункты находятся на расстоянии от 50 до 200 км от основного депо. По данной причине один машинист-инструктор по обучению не в силах провести качественное обучение всем локомотивным бригадам.

Предложение.

Пересмотреть пункт 3.6 распоряжения 707/р в редакции распоряжения 376/р от 25.01.2021 в части расчета численности машинистов-инструкторов (по обучению), так чтобы расчет численности 250 машинистов и более считался по сумме всех машинистов по всем оборотным депо и подменным пунктам.