**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"**

**РАСПОРЯЖЕНИЕ**

**от 16 января 2014 г. N 47р**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ИНСТРУКЦИИ О ПОРЯДКЕ УЧЕТА И КЛАССИФИКАЦИИ**

**ИНЦИДЕНТОВ, ВЫЗЫВАЮЩИХ НАРУШЕНИЯ ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ**

В целях исполнения Плана разработки нормативно-методических документов и функционального развития автоматизированных систем КАС АНТ и КАСАТ (N 296 от 15 октября 2012 г.):

1. Утвердить и ввести в действие с 1 февраля 2014 г. [Инструкцию](#Par24) о порядке учета и классификации инцидентов, вызывающих нарушения графика движения поездов.

2. Руководителям департаментов, филиалов и других структурных подразделений ОАО "РЖД" организовать в установленном порядке изучение и выполнение требований [Инструкции](#Par24), утвержденной настоящим распоряжением.

Старший вице-президент ОАО "РЖД"

В.А.ГАПАНОВИЧ

Утверждена

распоряжением ОАО "РЖД"

от 16 января 2014 г. N 47р

**ИНСТРУКЦИЯ**

**О ПОРЯДКЕ УЧЕТА И КЛАССИФИКАЦИИ ИНЦИДЕНТОВ,**

**ВЫЗЫВАЮЩИХ НАРУШЕНИЯ ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ**

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая инструкция определяет порядок учета и классификации инцидентов, вызывающих нарушения графика движения поездов, произошедших на инфраструктуре ОАО "РЖД" (далее - инциденты). По видам событий, их вызвавших, различают два вида инцидентов:

отказы в работе технических средств, если причиной нарушения графика движения поездов является нарушение работоспособного состояния железнодорожной техники;

технологические нарушения, если причиной нарушения графика движения поездов является нарушение технологии перевозочного процесса.

1.2. Первичный учет инцидентов осуществляется в автоматизированной системе ведения и анализа графика исполненного движения "Урал-ВНИИЖТ" (далее - ГИД "Урал-ВНИИЖТ") путем формирования дежурно-диспетчерским аппаратом дирекции управления движением отметок о нарушении графика движения поездов.

1.3. Учет и классификация инцидентов по причине отказов технических средств осуществляется с использованием Комплексной автоматизированной системы, учета, контроля устранения отказов в работе технических средств и анализа их надежности (далее - система КАС АНТ).

1.4. Учет и классификация инцидентов по причине технологических нарушений осуществляются с использованием комплексной автоматизированной системы учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений КАСАТ (далее - система КАСАТ).

1.5. Требования настоящей инструкции обязательны для применения департаментами, управлениями, структурными подразделениями аппарата управления ОАО "РЖД", функциональными филиалами ОАО "РЖД" и их структурными подразделениями, а также подразделениями железных дорог, принимающими участие в процессе учета, расследования и анализа причин возникновения инцидентов, вызывающих нарушения графика движения поездов.

2. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящей инструкции применены следующие термины с соответствующими определениями:

2.1. инцидент: Событие, вызванное переходом железнодорожной техники в неработоспособное состояние или отклонением от заданных режимов выполнения технологических процессов на инфраструктуре ОАО "РЖД", в том числе по причине внешнего воздействия, и повлекшее за собой нарушение графика движения поездов.

2.2. график движения поездов: Основа организации движения поездов по инфраструктуре. График движения поездов (сводный) объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур ([Правила](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B64468F052A339469789CD12CEB9D80B61EBE138B0B645AE64B0E3D091A14F3DzFN) технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. Приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286).

2.3. поезд: Сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы, а также отправляемые на перегон и находящиеся на перегоне локомотивы без вагонов и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав ([Правила](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B64468F052A339469789CD12CEB9D80B61EBE138B0B645AE64B0E3D091A14F3DzFN) технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. Приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286).

2.4. нарушение графика движения поездов: Несоблюдение времени хода поезда по перегону или времени стоянки на станции, установленных графиком движения поездов, в том числе разрабатываемым на период производства работ по техническому содержанию объектов инфраструктуры.

Примечание - К нарушениям графика движения поездов относят опережение времени хода поезда по перегону или времени стоянки на станции, установленных графиком движения поездов, или их превышение. Превышение указанных времен называется задержкой.

2.5. инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (инфраструктура): Технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением, а также обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование (Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте", [статья 2](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B64468F052A339469082CC12C6B9D80B61EBE138B0B645AE64B0E3D091A14C3DzCN)).

2.6. железнодорожная техника: Техническое средство или совокупность технических средств, предназначенные для обеспечения перевозочного процесса на железнодорожном транспорте.

2.7. отказ (железнодорожной техники): Событие, заключающееся в нарушении работоспособного состояния объекта (ГОСТ 27.002-89, [пункт 3.3](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B65B7DF552A33940978DC41C98EEDA5A34E5E430E0FE55E021BDE2D0943Az4N)).

Примечание - К железнодорожной технике относятся объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта и железнодорожный подвижной состав, а также их составные части, представляющие собой функциональную единицу, которую можно рассматривать в отдельности (ГОСТ 32192-2013, статья 1).

2.8. работоспособное состояние (железнодорожной техники): Состояние железнодорожной техники, при котором она способна выполнить все предусмотренные техническими требованиями функции в полном объеме при условии, что предоставлены необходимые ресурсы (ГОСТ 32192-2013, раздел 2, пункт 14).

2.9. эксплуатационный отказ: Отказ, возникший по причине, связанной с нарушением установленных правил и (или) условий эксплуатации (ГОСТ 27.002-89, [пункт 3.19](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B65B7DF552A33940978DC41C98EEDA5A34E5E430E0FE55E021BDE2D0963Az3N)).

2.10. производственный отказ: Отказ, возникший по причине, связанной с несовершенством или нарушением процесса изготовления или ремонта, выполняемого на ремонтном предприятии (ГОСТ 27.002-89, [пункт 3.18](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B65B7DF552A33940978DC41C98EEDA5A34E5E430E0FE55E021BDE2D0963Az0N)).

2.11. конструктивный отказ: Отказ, возникший по причине, связанной с несовершенством или нарушениями установленных правил и (или) норм проектирования и конструирования (ГОСТ 27.002-89, [статья 3.17](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B65B7DF552A33940978DC41C98EEDA5A34E5E430E0FE55E021BDE2D0963Az1N)).

2.12. деградационный отказ: Отказ, обусловленный естественными процессами старения, изнашивания, коррозии и усталости при соблюдении всех установленных правил и (или) норм проектирования, изготовления и эксплуатации (ГОСТ 27.002-89, [статья 3.20](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B65B7DF552A33940978DC41C98EEDA5A34E5E430E0FE55E021BDE2D0963Az2N)).

2.13. внешний отказ: Отказ, возникший в результате стихийных бедствий, порчи, кражи, вандализма, умышленных или неправильных действий организаций, не входящих в состав ОАО "РЖД", или лиц, не являющихся работниками ОАО "РЖД".

2.14. технологическое нарушение: Действие или бездействие оперативного персонала в нарушение требований действующих нормативных актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, правил, инструкций и иных нормативных документов ОАО "РЖД", которое явилось причиной задержки поезда, при исправно действующих технических средствах.

2.15. акт незаконного вмешательства: Противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий (Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности", [статья 1](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B64468F052A339469182C015CAB9D80B61EBE138B0B645AE64B0E3D091A14E3Dz7N)).

2.16. опасное природное явление: Событие природного происхождения или результат деятельности природных процессов, которые по своей интенсивности, масштабу распространения и продолжительности могут вызвать поражающее воздействие на людей, объекты экономики и окружающую природную среду (ГОСТ Р 22.0.03-95, [раздел 3, п. 3.1.5](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B64D71F752A339449C88C113C6B9D80B61EBE138B0B645AE64B0E3D091A14D3Dz8N)).

2.17. стихийное бедствие: Разрушительное природное и (или) природно-антропогенное явление или процесс значительного масштаба, в результате которого может возникнуть или возникла угроза жизни и здоровью людей, произойти разрушение или уничтожение материальных ценностей и компонентов окружающей природной среды (ГОСТ 22.0.03-97, [статья 3.1.6](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B64D71F752A339449C88C113C6B9D80B61EBE138B0B645AE64B0E3D091A14D3Dz7N)).

3. ПЕРВИЧНЫЙ УЧЕТ ИНЦИДЕНТОВ

3.1. В соответствии с [п. 4 приложения N 10](consultantplus://offline/ref=2A90A828E3957FAA94B64468F052A339469788C413C6B9D80B61EBE138B0B645AE64B0E3D093A1463DzAN) к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации при возникновении нарушения графика движения поездов диспетчер поездной (или дежурный по железнодорожной станции по его указанию) установленным порядком вводит в систему ГИД "Урал-ВНИИЖТ" пометку, соответствующую данному нарушению.

3.2. Для отражения нарушений графика движения поездов в системе ГИД "Урал-ВНИИЖТ" используются следующие типы пометок:

"Сбойный", применяется для отражения на графике исполненного движения фактов сверхнормативных стоянок поездов на станциях, стоянок на перегонах и невыдержки времени хода по перегону;

"Задержка", применяется для отражения на графике исполненного движения нарушений, связанных с задержками впереди идущих поездов;

"Линия", применяется для отображения отказов стационарных технических средств, а также занятия приемо-отправочных путей станций группами вагонов, выполнения работ по текущему содержанию и очистке путей, а также выключения путей станции из электрической централизации.

3.3. При вводе пометки диспетчер поездной (или дежурный по железнодорожной станции) должен указать время начала и окончания нарушения графика движения поездов, виновную службу и причину согласно действующему Классификатору причин внесения отметок о нарушениях в графике движения поездов для автоматизированных систем ГИД "Урал-ВНИИЖТ", КАС АНТ, КАСАТ. Продолжительность пометки должна соответствовать фактическому времени задержки поезда.

3.4. Информация о причинах отклонений пассажирских поездов в системе ГИД "УРАЛ-ВНИИЖТ" должна быть зафиксирована и/или откорректирована в течение 30 минут после свершения операции прибытия, отправления (проследования). Информация о причинах отклонений пригородных и грузовых поездов должна быть зафиксирована дежурно-диспетчерским персоналом в системе ГИД "УРАЛ-ВНИИЖТ" до окончания дежурной смены.

3.5. Указанные пометки являются первичными данными для учета инцидентов в системах КАС АНТ и КАСАТ, на основании которых формируются оповещения об отказах в работе технических средств и о случаях технологических нарушений соответственно.

4. УЧЕТ И КЛАССИФИКАЦИЯ ИНЦИДЕНТОВ ПО ПРИЧИНЕ ОТКАЗОВ

В РАБОТЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ В СИСТЕМЕ КАС АНТ

4.1. Учет инцидентов по причине отказов в работе

технических средств

4.1.1. На основании первичной информации об инциденте, поступившей из системы ГИД "Урал-ВНИИЖТ", в системе КАС АНТ формируется оповещение об отказе в работе технического средства. Оповещение должно содержать следующую обязательную информацию: место (наименование станции, перегона) и время возникновения отказа в работе технического средства, характер проявления отказа в работе технического средства, причастная к данному случаю отказа служба, структурное подразделение функционального филиала, линейное подразделение, которые первоначально определяются диспетчером поездным, дежурным по станции при внесении информации в график исполненного движения.

4.1.2. Оповещение об отказе в работе технического средства, сформированное в системе КАС АНТ, автоматически передается на рабочее место диспетчерского (дежурного) персонала службы или структурного подразделения функционального филиала.

Оповещения об одном и том же случае инцидента по причине отказа в работе технического средства, сформированные в системе КАС АНТ различными способами, но являющиеся следствием одного отказа, должны учитываться как один случай отказа в работе технического средства.

4.1.3. Дежурный инженер (диспетчер) службы или структурного подразделения функционального филиала, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства обязан:

1) получить с помощью имеющихся в его распоряжении средств всю необходимую информацию об отказе в работе технического средства, позволяющую однозначно определить ответственность службы или структурного подразделения функционального филиала;

2) при наличии информации, подтверждающей ответственность службы или структурного подразделения функционального филиала, принять оповещение к учету;

3) определить ответственное за расследование отказа в работе технических средств линейное подразделение и передать оповещение в его адрес.

4.1.4. Дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, обязан:

1) сообщить о произошедшем отказе в работе технических средств руководителю линейного подразделения;

2) получить с помощью имеющихся в его распоряжении средств всю необходимую информацию об отказе в работе технического средства, позволяющую однозначно определить ответственность своего линейного подразделения;

3) при наличии информации, подтверждающей ответственность линейного подразделения, принять оповещение к учету.

4.1.5. Если в процессе проведения расследования на месте отказа установлена вина другой службы, структурного или линейного подразделения, дежурный инженер (диспетчер) службы или структурного подразделения обязан перенаправить полученное оповещение в его адрес.

4.1.6. Подробный порядок действий при принятии к учету, перенаправлении оповещений об отказах в работе технических средств указывается в руководстве пользователя системы КАС АНТ.

4.2. Классификация инцидентов по причине отказов

в работе технических средств

4.2.1. В зависимости от степени тяжести последствий и влияния на график движения поездов инциденты по причине отказов в работе технических средств классифицируются как:

отказы первой категории, в случае задержки пассажирского, пригородного или грузового поезда на перегоне (станции) на 60 минут и более либо приведшие к транспортным происшествиям или событиям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

отказы второй категории, в случае задержки пассажирского, пригородного или грузового поезда на перегоне (станции) продолжительностью от 6 до 60 минут.

4.2.2. Классификация отказов в работе технических средств в зависимости от степени тяжести последствий и влияния на график движения поездов осуществляется на основании оценки тяжести последствий инцидентов, связанных с отказами в работе технических средств. При этом учитываются не только факт(ы) задержки(ек) поезда(ов), на который(е) оказано непосредственное влияние отказавшего объекта инфраструктуры или в котором(ых) находится неисправный подвижной состав, но и поезд(а), задержанный(е) вследствие необходимости принятия дополнительных мер безопасности, выполнения требований нормативных документов, регламентирующих организацию движения поездов при нарушениях работоспособного состояния объектов инфраструктуры и подвижного состава с учетом фактического технического оснащения участка железной дороги.

4.2.3. Инциденты по причине отказов в работе технических средств в зависимости от характера причин, их вызывающих, классифицируются как:

эксплуатационные отказы;

производственные отказы;

конструктивные отказы;

деградационные отказы;

внешние отказы.

4.2.4. Классификация отказов в работе технических средств в зависимости от характера причин, их вызывающих, осуществляется на основании результатов расследования, сформированных в системе КАС АНТ.

4.2.5. Расследование случая отказа в работе технического средства производится линейным подразделением, отвечающим за его эксплуатацию, с привлечением, при необходимости, работников других подразделений. С целью отражения состояния технического средства на момент возникновения отказа в его работе составляется акт первичного осмотра, который подписывается работниками:

линейных подразделений, эксплуатирующих техническое средство;

линейных подразделений, осуществляющих выполнение работ по текущему содержанию и ремонту технического средства;

сервисной организации (в случае если техническое средство передано на постгарантийное сервисное обслуживание);

представителем сторонней организации (при необходимости).

Форма акта первичного осмотра, перечень работников, принимающих участие в его составлении, сроки и порядок составления устанавливаются руководителями подразделений аппарата управления ОАО "РЖД" и функциональных филиалов.

В случае затруднения установления причины отказа в работе технического средства проводятся различные испытания, экспертизы, лабораторные исследования как технического средства в целом, так и отдельных его элементов.

Расследование отказов в работе локомотивов (в том числе пригородных поездов на локомотивной тяге) организует эксплуатационное локомотивное депо приписки локомотивной бригады совместно с причастным ремонтным локомотивным депо и сервисной организацией с привлечением, при необходимости, работников других структурных подразделений.

Оформление результатов расследования производится в соответствии с руководством пользователя системы КАС АНТ.

4.2.6. Руководитель линейного подразделения в течение 72-х часов, а для случаев неисправности буксовых узлов колесных пар грузовых вагонов, неисправностей пассажирских вагонов в составе дальних пассажирских поездов, локомотивов, работающих на удлиненных плечах обращения, отказов в работе подвижного состава в формированиях, выполняющих ремонтные работы вне железной дороги дислокации, в течение 240 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства обязан обеспечить его расследование.

В случае установления ответственности линейного подразделения за случай отказа в работе технического средства его руководитель обязан проконтролировать оформление результатов расследования в системе КАС АНТ.

В случае, если в результате расследования установлена ответственность другого линейного подразделения или службы/структурного подразделения функционального филиала руководитель линейного подразделения обязан обеспечить перенаправление в системе КАС АНТ оповещения об отказе в работе технического средства с направлением необходимых материалов об отказе в работе технических средств в его адрес. Направление материалов производится в соответствии с установленным в ОАО "РЖД" порядком документооборота и делопроизводства. Наиболее важные и значимые документы из состава указанных материалов загружаются в электронном виде в систему КАС АНТ.

Перечень обязательных материалов, формируемых по результатам расследования, устанавливается руководящими документами соответствующего подразделения аппарата управления ОАО "РЖД", функционального филиала.

4.2.7. Персональная ответственность за полноту учета и расследования отказов в работе технических средств, своевременность передачи информации возлагается на руководителей линейных подразделений, служб или структурных подразделений функциональных филиалов, возглавляющих расследование каждого конкретного случая отказа в работе технического средства.

4.2.8. В том случае, если в результате расследования было установлено, что причиной задержки поезда явилось технологическое нарушение, то данный случай подлежит учету и расследованию в Комплексной автоматизированной системе учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений (КАСАТ).

С целью обеспечения достоверного учета инцидента руководитель линейного подразделения по результатам расследования подготавливает необходимые материалы о причинах задержки поезда и направляет их первому заместителю начальника железной дороги (заместителю начальника железной дороги по территориальному управлению) или иному лицу, назначенному приказом начальника железной дороги ответственным за контроль учета отказов в работе технических средств по железной дороге.

4.2.9. В необходимых случаях в процессе формирования материалов расследования в системе КАС АНТ возможна корректировка информации о поездах, задержанных по причине отказов в работе технических средств, и о продолжительности их задержек. Корректировка осуществляется только работниками службы корпоративной информатизации или иными работниками, назначенными приказом начальника железной дороги, на основании письменных обращений причастных руководителей служб, структурных подразделений функциональных филиалов или линейных подразделений. Необходимость внесения изменений определяется на основе анализа графика исполненного движения.

5. УЧЕТ И КЛАССИФИКАЦИЯ ИНЦИДЕНТОВ ПО ПРИЧИНЕ

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ НАРУШЕНИЙ В СИСТЕМЕ КАСАТ

5.1. Учет инцидентов по причине технологических нарушений

5.1.1. На основании первичной информации об инциденте, поступившей из системы ГИД "Урал-ВНИИЖТ", в системе КАСАТ формируется оповещение о технологическом нарушении. Оповещение должно содержать следующую обязательную информацию: место (наименование станции, перегона), время возникновения технологического нарушения, наименование технологического нарушения, причастное к данному случаю технологического нарушения структурное подразделение функционального филиала, служба или линейное подразделение, которое первоначально определяется дежурно-диспетчерским аппаратом дирекции управления движением.

5.1.2. Ввод оповещения о случае технологического нарушения в систему КАСАТ должен быть произведен в течение дежурной смены.

5.1.3. Оповещения о случаях технологических нарушений, сформированные в системе КАСАТ, передаются автоматически по мере их возникновения на рабочее место диспетчерского (дежурного) персонала службы или структурного подразделения функционального филиала.

5.1.4. Дежурный инженер (диспетчер) службы или структурного подразделения функционального филиала, которому направлено оповещение о случае технологического нарушения, обязан:

1) получить с помощью имеющихся в его распоряжении средств всю необходимую информацию о случае технологического нарушения, позволяющую однозначно определить ответственность службы или структурного подразделения функционального филиала;

2) при наличии информации, подтверждающей ответственность службы или структурного подразделения функционального филиала, принять оповещение к учету;

3) определить ответственное за расследование случая технологического нарушения линейное подразделение и передать оповещение в его адрес.

5.1.5. Дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, которому направлено оповещение о технологическом нарушении, обязан:

1) сообщить о произошедшем случае технологического нарушения руководителю структурного подразделения;

2) получить с помощью имеющихся в его распоряжении средств всю необходимую информацию о случае технологического нарушения, позволяющую однозначно определить ответственность своего линейного подразделения;

3) при наличии информации, подтверждающей ответственность линейного подразделения, принять оповещение к учету.

5.1.6. Если в процессе проведения расследования технологического нарушения установлена вина другой службы, структурного или линейного подразделения, дежурный инженер (диспетчер) службы или структурного подразделения обязан перенаправить полученное оповещение в соответствующий адрес.

5.1.7. Оповещения, сформированные различными способами, но являющиеся следствием одного нарушения, должны учитываться как одно технологическое нарушение. Для этого дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения после уточнения информации, содержащейся в оповещениях о случаях технологических нарушений, при принятии их к учету производит объединение оповещений при помощи специальной команды.

5.2. Классификация инцидентов по причине

технологических нарушений

5.2.1. В зависимости от степени тяжести последствий и влияния на график движения поездов инциденты вследствие технологических нарушений классифицируются как:

технологические нарушения первой категории, в случае задержки пассажирского или пригородного поезда на 6 минут и более, а также поездов других категорий на 60 минут и более либо приведшие к транспортным происшествиям или событиям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

технологические нарушения второй категории, в случаях задержки грузового поезда от 15 до 60 минут относительно нормативного (вариантного) графика движения поездов, превышения перегонного времени хода поезда любой категории, кроме пассажирских и пригородных, от 15 до 60 минут, а также задержки поезда любой категории более 1 минуты у запрещающего показания входного сигнала станции.

5.2.2. Для оценки тяжести последствий технологических нарушений учитываются не только факт(ы) задержки(ек) поезда(ов), на который(е) оказано непосредственное влияние технологическое нарушение, но и поезд(а), задержанный(е) вследствие необходимости принятия дополнительных мер безопасности, выполнения требований нормативных документов, регламентирующих организацию движения поездов при возникновении технологического нарушения с учетом фактического технического оснащения участка железной дороги.

5.2.3. По характеру причин технологические нарушения классифицируются как:

технического характера - неправильное пользование железнодорожной техникой при ее нормальной работе;

технологического характера - нарушение технологии перевозочного процесса, порядка производства работ по текущему содержанию, ремонту и реконструкции (модернизации) объектов инфраструктуры и подвижного состава из-за невыполнения или ненадлежащего выполнения технологических операций, не вызвавшее отказа в работе технических средств ОАО "РЖД";

особая технологическая необходимость;

внешнее воздействие - случаи задержек поездов, вызванные стихийными бедствиями, актами незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, умышленными или неправильными действиями организаций, не входящих в состав ОАО "РЖД", или лиц, не являющихся работниками ОАО "РЖД", в результате которых не было нарушено работоспособное состояние железнодорожной техники.

5.2.4. К особой технологической необходимости относятся инциденты, возникшие вследствие необходимости принятия дополнительных мер по обеспечению безопасности движения, а также действиями оперативного персонала по снижению негативных последствий от произошедших ранее технологических нарушений:

посадка и высадка работников ОАО "РЖД", обеспечивающих выполнение перевозочного процесса и текущее содержание объектов инфраструктуры и подвижного состава;

задержки, связанные с наличием в поезде подвижного состава, требующего ограничения скорости;

производство плановых работ по ремонту, реконструкции (модернизации) и текущему содержанию объектов инфраструктуры;

пропуск опаздывающего пассажирского, пригородного или ускоренного грузового поезда;

пропуск преимущественных (пассажирских, пригородных, сдвоенных, соединенных и др.) поездов;

пропуск поезда встречного направления на однопутной линии;

пропуск сверхграфиковых размеров движения грузовых поездов;

пропуск восстановительных и пожарных поездов;

опоздания поездов в зонах интенсивного пригородного движения, исключающего возможность сокращения времени опоздания;

задержки поездов, вызванные изменением нормативного графика движения поездов;

ликвидация последствий опасных природных явлений, требующих привлечения восстановительных сил и средств ОАО "РЖД";

прицепка, отцепка служебных вагонов сверх нормативного времени, связанная с выполнением должностных обязанностей поездной бригадой;

плановые технологические перерывы в работе автоматизированных систем.

5.2.5. К инцидентам вследствие внешнего воздействия относят:

посадка и высадка больных людей, рожениц;

посадка и высадка медицинского работника;

задержки поездов, связанные с деятельностью медицинских работников;

задержки поездов, связанные с деятельностью сотрудников правоохранительных, пограничных и таможенных органов;

задержки поездов по вине железнодорожных администраций сопредельных государств;

нарушения технологии перевозочного процесса, вызванные стихийными бедствиями (наводнениями, ураганами, землетрясениями, лесными пожарами и др.), при которых администрацией данной территории объявляется чрезвычайное положение;

наезд или предотвращение наезда поезда на людей, животных, посторонние предметы и материалы, автотракторную технику на перегонах и станциях;

дорожно-транспортное происшествие на переезде не по вине работников железнодорожного транспорта;

превышение норм времени пограничного и таможенного досмотра;

задержка поезда, вызванная актами незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта;

перекрытие путей посторонними лицами;

поступление с опозданием по межгосударственному стыку пассажирского поезда;

особые метеоусловия, требующие изменения в порядке пропуска поездов, в том числе и ограничения установленной скорости движения. Перечень особых метеоусловий определяется соответствующими нормативными документами ОАО "РЖД";

работа пожарных поездов на перегонах;

отключение электроснабжения тяговых и нетяговых потребителей по причине возникновения чрезвычайных ситуаций и ликвидации их последствий (пожар, паводок и т.п.) на инфраструктуре ОАО "РЖД";

отключение электроснабжения тяговых и нетяговых потребителей, осуществляющих питание от внешнего источника электроснабжения, по причине неисправности устройств, не принадлежащих ОАО "РЖД";

превышение норм стоянки поездов из-за неорганизации посадки-высадки пассажиров из вагонов, предназначенных для перевозки осужденных и лиц, находящихся под стражей.

5.2.6. Классификация технологических нарушений в зависимости от характера их вызывающих причин производится только на основании результатов расследования случаев технологических нарушений, сформированных в Комплексной автоматизированной системе учета и анализа случаев технологических нарушений (КАСАТ).

5.2.7. Расследование случая технологического нарушения производится службой, структурным подразделением функционального филиала или линейным подразделением с привлечением (при необходимости) работников других подразделений.

5.2.8. Руководитель линейного подразделения, а в случае проведения расследования специалистами службы или структурного подразделения функционального филиала, руководитель службы или структурного подразделения функционального филиала в течение 72-х часов с момента формирования оповещения о технологическом нарушении обязан обеспечить его расследование и проконтролировать оформление результатов расследования в системе КАСАТ. В случае установления ответственности линейного подразделения за технологическое нарушение его руководитель обязан проконтролировать оформление результатов расследования в системе КАСАТ. В случае, когда в результате расследования установлена ответственность другого линейного подразделения, службы или структурного подразделения функционального филиала, руководитель линейного подразделения обязан обеспечить перенаправление оповещения о технологическом нарушении в системе КАСАТ в их адрес с приложением необходимых материалов.

Перечень обязательных материалов, формируемых по результатам расследования технологического нарушения, устанавливается руководящими документами в рамках соответствующего подразделения аппарата управления ОАО "РЖД", функционального филиала.

5.2.9. Технологические нарушения, приведшие к транспортному происшествию или иному, связанному с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событию, расследуются в соответствии с требованиями соответствующих нормативных документов.

5.2.10. Персональная ответственность за полноту учета и расследования технологических нарушений, своевременность передачи информации возлагается на руководителей линейных подразделений, служб и структурных подразделений функциональных филиалов.

5.2.11. Классификация технологических нарушений в зависимости от характера их вызывающих причин производится в автоматическом режиме на основании причины нарушения, указанной в материалах расследования. В случае необходимости работники служб корпоративной информатизации на железных дорогах на основании обращений руководителей причастных служб, структурных подразделений или линейных подразделений в течение 72-х часов с момента завершения расследования выполняют корректировку информации о виде технологического нарушения в системе КАСАТ.

5.2.12. Оповещения о технологических нарушениях, вызванные неприемом поездов соседними железными дорогами, а также оповещения, поступившие по данной причине от соседних железных дорог, передаются для расследования специалистам технологической службы на железных дорогах вне зависимости от службы или структурного подразделения функционального филиала, указанных в пометке работником дежурно-диспетчерского аппарата дирекции управления движением. Для проведения расследования специалисты технологической службы привлекают, при необходимости, работников причастных служб и (или) структурных подразделений функциональных филиалов. Специалисты технологической службы на железных дорогах в течение 72-х часов с момента формирования оповещения о технологическом нарушении на основании результатов расследования их причин принимают решение о перенаправлении данного оповещения на соседнюю железную дорогу или о назначении на ответственность соответствующей службы или структурного подразделения функционального филиала, расположенных в границах данной железной дороги.

5.2.13. По случаям особой технологической необходимости предусматривается автоматическое заполнение акта расследования технологического нарушения. После принятия таких оповещений к учету предусмотрена возможность внесения изменений в акт расследования со стороны специалистов причастной службы, структурного подразделения функционального филиала или линейного подразделения в течение 72-х часов с момента формирования в системе КАСАТ. При отсутствии со стороны специалистов службы, структурного подразделения функционального филиала или линейного подразделения действий по принятию данных оповещений к учету, перенаправлению в адрес других служб, структурных подразделений функциональных филиалов или других линейных подразделений по истечении 72-х часов автоматически формируется акт расследования с отнесением ответственности на службу, структурное подразделение функционального филиала.