

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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

9 июля 2010
«___» _____ г.

Москва

№ 1493р

Об утверждении Положения по учету, расследованию и проведению анализа случаев отказов в работе технических средств ОАО «РЖД»

В целях совершенствования системы управления надежностью работы технических средств ОАО «РЖД» и установления единого порядка учета, расследования и проведения анализа случаев их отказов:

1. Утвердить прилагаемое Положение по учету, расследованию и проведению анализа случаев отказов в работе технических средств ОАО «РЖД» (далее – Положение) и ввести его в действие с 1 августа 2010 г.

2. Руководителям подразделений аппарата управления ОАО «РЖД», дирекций, железных дорог, других филиалов и иных структурных подразделений ОАО «РЖД» организовать изучение причастными работниками Положения и обеспечить взаимодействие подведомственных подразделений в соответствии с Положением.

3. Признать утратившими силу с 1 августа 2010 г. пункты 1, 2 распоряжения ОАО «РЖД» от 1 июля 2008 г. № 1384р «О переходе на единую систему учета отказов технических средств с использованием Комплексной автоматизированной системы учета, контроля устранения отказов технических средств и анализа их надежности (КАС АНТ)», распоряжение ОАО «РЖД» от 26 января 2010 г. № 151р «О внесении изменений в Положение о порядке учёта, расследования и анализа случаев отказов в работе технических средств ОАО «РЖД».

Президент
ОАО «РЖД»



В.И. Якунин

УТВЕРЖДЕНО

распоряжением ОАО «РЖД»
от 9 июля 2010 г. № 1493р

ПОЛОЖЕНИЕ

по учёту, расследованию и проведению анализа случаев отказов в работе
технических средств ОАО «РЖД»

I. Общие положения

1. Настоящее Положение устанавливает порядок автоматизированного учета, служебного расследования и анализа случаев отказов в работе технических средств ОАО «РЖД».

Применение настоящего Положения сторонними организациями оговаривается в соответствующих договорах между ОАО «РЖД» и данными организациями

Учет, контроль за устранением отказов в работе технических средств и анализ их надежности осуществляется с использованием Комплексной автоматизированной системы, учета, контроля устранения отказов технических средств и анализа их надежности (далее – КАС АНТ).

Учёт, расследование и анализ случаев нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе (в том числе и возникших из-за отказов в работе технических средств), а также сбоев в работе устройств СЦБ, АЛС, САУТ, не повлекших задержек поездов, производятся с использованием специализированных автоматизированных систем в соответствии с требованиями нормативных документов МПС России, Минтранса России, а также нормативных документов ОАО «РЖД».

2. Положение определяет состав документов и порядок документооборота при учете, расследовании и анализе случаев отказов в работе технических средств, а также состав и регламент предоставления информации (справочных форм) об отказах в работе технических средств.

Формы и состав обязательных учетных документов устанавливаются настоящим Положением.

3. Настоящее Положение распространяется:

1) на департаменты, управления ОАО «РЖД» и дирекции – функциональные филиалы ОАО «РЖД» (далее – департаменты и центральные дирекции);

2) на службы в составе аппарата управления железных дорог, дорожные дирекции, региональные дирекции – структурные подразделения

функциональных филиалов ОАО «РЖД» (далее – службы железных дорог и (или) структурные подразделения филиалов);

3) на структурные подразделения региональных дирекций – вагонное ремонтное депо, ремонтное локомотивное депо, путевая машинная станция, железнодорожная станция, региональный центр связи и др. (далее – линейные подразделения);

4) структурные подразделения дорожных дирекций и отделений железной дороги, а также железной дороги при безотделенческой структуре – эксплуатационное локомотивное депо, вагонное эксплуатационное депо, железнодорожная станция, дистанции пути, электроснабжения, сигнализации, централизации и блокировки, погрузочно - разгрузочных работ и др. (далее – линейные подразделения).

4. К техническим средствам, отказы в работе которых подлежат учету в соответствии с настоящим Положением (далее – технические средства) относятся:

1) технические средства, отказы в работе которых подлежат обязательному учету:

верхнее строение пути, земляное полотно, искусственные сооружения и железнодорожные переезды;

подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав (далее – ССПС);

устройства и линии электроснабжения;

устройства, средства, сооружения и системы железнодорожной технологической электросвязи;

устройства, средства, сооружения и системы железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ);

устройства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда;

вычислительная техника, периферийные устройства, сеть передачи данных, общесистемное и прикладное программное обеспечение, используемые в информационных системах при организации перевозочного процесса;

2) технические средства, если отказы в их работе оказали влияние на перевозочный процесс:

здания, сооружения, устройства станционного хозяйства (грузовые и пассажирские платформы, пешеходные мосты и настилы);

машины и механизмы;

средства крепления грузов;

автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ);

вагонные весы (далее – ВВ);

устройства и коммуникации промышленного телевизионного обеспечения;

устройства и коммуникации теплоснабжения, водоснабжения и водоотведения.

5. Первичный учет случаев отказов в работе технических средств возлагается на дежурный и (или) диспетчерский персонал линейных подразделений и служб железных дорог и (или) структурных подразделений филиалов, эксплуатирующих и обслуживающих технические средства.

6. Учёт отказов в работе технических средств возлагается:

по отраслевому признаку на линейные подразделения, отделы отделений железных дорог, службы железных дорог, структурные подразделения филиалов, департаменты и центральные дирекции;

по территориальному признаку на линейные подразделения, отделения железных дорог и железные дороги.

При отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги указанные функции по учету, расследованию и анализу случаев отказов в работе технических средств выполняются соответствующими руководителями железной дороги.

7. В настоящем Положении используются основные понятия и термины:

1) внешний отказ – отказ, возникший в результате стихийных бедствий, порч, краж, вандализма, умышленных или неправильных действий организаций или лиц (не являющихся работниками ОАО «РЖД»);

2) деградационный отказ – отказ, обусловленный естественными процессами старения, изнашивания, коррозии и усталости при соблюдении всех установленных правил и (или) норм проектирования, изготовления и эксплуатации в соответствии с ГОСТом 27.002 - 89. «Надежность в технике. Основные понятия. Термины и определения» (далее – ГОСТ);

3) КАС АНТ – Комплексная автоматизированная система учета, анализа и контроля устранения отказов в работе технических средств;

4) конструктивный отказ – отказ, возникший по причине, связанной с несовершенством или нарушениями установленных правил и (или) норм проектирования и конструирования (ГОСТ);

5) критичность отказа – совокупность признаков, характеризующих последствия отказа (ГОСТ);

6) нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе – нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе на железных дорогах классифицируются на транспортные происшествия и иные, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, события в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 декабря 2006 г. №163

«Об утверждении Положения о порядке служебного расследования и учёта транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий;

7) неисправность средств крепления груза – состояние средств крепления груза, которое не обеспечивает безопасную перевозку груза;

8) оператор связи – юридическое лицо, оказывающее услуги связи на основании соответствующей лицензии в соответствии с Федеральным законом от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи»;

9) отказ – событие, заключающееся в нарушении работоспособного состояния объекта (ГОСТ);

10) план мероприятий по повышению надежности технических средств – сводный план, содержащий меры организационного, технологического и технического характера, направленные на снижение отказов в работе технических средств.

Сводный план разрабатывается в виде:

ежегодного плана с разбивкой по месяцам, включающего в себя раздел оперативных мероприятий, направленных на обеспечение качественного текущего содержания и обслуживания технических средств, и раздел стратегических мероприятий, связанных с модернизацией и обновлением технических средств;

ежемесячного оперативного плана мероприятий, учитывающего ход выполнения годового плана, корректирующие меры по результатам анализа случаев отказов в работе технических средств за истекший месяц, требования поступающих указаний и распоряжений ОАО «РЖД»;

11) производственный отказ – отказ, возникший по причине, связанной с несовершенством или нарушением процесса изготовления или ремонта, выполняемого на ремонтном предприятии (ГОСТ);

12) работоспособность – состояние объекта, при котором параметры, характеризующие способность выполнять заданные функции, соответствуют требованиям нормативно – технической и (или) конструкторской (проектной) документации (ГОСТ);

13) спорный случай – отказ в работе технического средства при котором в течение 72 часов, а при внесении информации о необходимости дополнительного расследования – в течение 240 часов, с момента формирования о нем оповещения в автоматизированной системе не было принято решение об отнесении ответственности за конкретным линейным подразделением, службой железной дороги или структурным подразделением филиала по подчинённости;

14) технологическое нарушение – действие или бездействие оперативного персонала в нарушение требований действующих правил, инструкций и иных нормативных документов ОАО «РЖД», которые явились причиной задержки пассажирского, пригородного или грузового поезда, но не повлекли за собой возникновения случая отказа в работе технического средства;

15) услуга связи – деятельность по приему, обработке, хранению, передаче, доставке сообщений электросвязи или почтовых отправлений
Федеральный закон от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи»;

16) эксплуатационные показатели – в границах диспетчерского участка: техническая и участковая скорость, масса поезда и др.;

17) эксплуатационный отказ – отказ, возникший по причине, связанной с нарушением установленных правил и (или) условий эксплуатации (ГОСТ).

II. Классификация отказов в работе технических средств

8. В зависимости от последствий отказов в работе технических средств вводится их следующая классификация по категориям:

отказы 1-й категории – отказы, приведшие к задержке пассажирского или пригородного поезда на 6 минут и более, грузового поезда на перегоне (станции) на 1 час и более или приведшие к случаям нарушения безопасности движения в поездной или маневровой работе (согласно действующим нормативным документам);

отказы 2-й категории – отказы, приведшие к задержке грузового поезда на перегоне (станции) продолжительностью от 6 минут до 1 часа, или когда оказанное воздействие привело к ухудшению эксплуатационных показателей, исключая задержки поездов относящиеся к отказам 1-й категории;

отказы 3-й категории – отказы, не имеющие последствий, относящихся к отказам 1-й и 2-й категории, (учет этих отказов производится первоначально в рамках автоматизированных систем управления хозяйств).

9. При классификации случая отказа в работе технического средства принимаются:

задержки как первого, так и последующих (каждого в отдельности) поездов (пассажирских, пригородных, грузовых), допущенные по причине данного отказа в работе технического средства;

наибольшее время задержки отдельного взятого поезда (пассажирского, пригородного, грузового) учтённое: по месту возникновения отказа в работе технического средства; по отправлению поезда со станций формирования или оборота; по проследованию поезда в границах диспетчерских участков (для грузовых или пригородных поездов) или в границах железных дорог (только

для пассажирских поездов); по прибытию на станцию назначения или оборота (только для пассажирских поездов).

10. По хозяйству перевозок отказом является неправильное пользование работниками станции (на участках с диспетчерской централизацией – поездным диспетчером) техническими средствами, в том числе устройствами ЖАТ, приведшее к сбою в поездной или маневровой работе, требующее привлечения работника(-ов) смежного хозяйства для устранения неисправности технического средства.

11. По хозяйству коммерческой работы в сфере грузовых перевозок отказом является нарушение размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне, находящегося в составе грузового поезда, и приведшее к невозможности его дальнейшего следования без устранения причины отказа, нарушение нормальной работы автоматизированной системы коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ), вагонных весов.

Устранение нарушения размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне в составе грузового поезда или с отцепкой вагона от состава грузового поезда на пункте коммерческого осмотра или коммерческом посту безопасности, а также на станциях, где стоянка поезда предусмотрена графиком движения поездов, является отказом 3-ей категории.

12. По локомотивному хозяйству отказом является неисправность локомотива (его сборочных единиц и деталей), заключающаяся в нарушении его работоспособности, вследствие чего требуется восстановление или замена сборочных единиц и деталей, или регулировка их характеристик в период между плановыми видами технического обслуживания и ремонта или на них, если это восстановление (замена, регулировка) не входят в объем обязательных работ и если необходимое для их выполнения время превышает нормы, установленные для данного вида ремонта локомотивов.

Отказом также является любое невыполнение графика движения поездов по техническому состоянию локомотивов, восстановление работоспособности локомотива (его сборочных единиц и деталей) локомотивной бригадой в пути следования без нарушения графика движения поездов и (или) необходимость постановки локомотива на неплановый ремонт, превышение установленного объема работ (восстановление, замена, регулировка) любой сборочной единицы локомотива на плановом техническом обслуживании или ремонте, вызывающее превышение нормы простоя локомотивов, если это восстановление, замена, регулировка не входят в объем обязательных работ.

13. По хозяйству пригородных пассажирских перевозок отказом является неисправность мотор-вагонного подвижного состава (его сборочных

единиц и деталей), заключающаяся в нарушении их работоспособности, вследствие чего требуется восстановление или замена сборочных единиц и деталей, или регулировка их характеристик в период между плановыми видами технического обслуживания и ремонта или на них, если это восстановление (замена, регулировка) не входит в объем обязательных работ и если необходимое для их выполнения время превышает нормы, установленные для ремонта мотор-вагонного подвижного состава, а также неправильное пользование техническими средствами работниками пригородного пассажирского хозяйства.

Отказом также является любое невыполнение графика движения поездов по техническому состоянию мотор-вагонного подвижного состава, восстановление работоспособности мотор-вагонного подвижного состава (его сборочных единиц и деталей) локомотивной бригадой в пути следования без нарушения графика движения поездов, необходимость выполнения непланового ремонта мотор-вагонного подвижного состава, превышение установленного объема работ (восстановление, замена, регулировка) любой сборочной единицы мотор-вагонного подвижного состава на плановом техническом обслуживании или ремонте, вызывающее превышение нормы простоя мотор-вагонного подвижного состава, если это восстановление, замена, регулировка не входит в объем обязательных работ.

14. По хозяйству пути отказом является неисправность железнодорожного пути и его устройств, специального самоходного подвижного состава, путевых машин и механизмов, а также рельсовых цепей.

Отказом также является любое закрытие или ограничение скорости движения поездов по состоянию пути, обусловленное необходимостью устранения неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов (кроме ограничений скорости, выданных на производство путевых работ), наличие остродефектного рельса или рамного рельса, остряка или крестовины на стрелочном переводе, нарушение работы рельсовых цепей на перегонах и железнодорожных станциях, допущенное по вине работников хозяйства пути, вынужденная остановка или несоблюдение времени хода в пути следования специального самоходного подвижного состава по причине его неисправности, повреждение пути и (или) оборудования и устройств смежных служб из-за неприведения рабочих органов путевых машин в транспортное положение.

15. По вагонному хозяйству отказом является возникновение неисправностей узлов и деталей вагона, находящегося в поезде, и приводящих к невозможности дальнейшего его следования без устранения причины отказа.

Отказами также являются любые отцепки вагона по технической неисправности, в том числе по течи в цистернах или остановка поезда на

перегоне или задержка поезда на станции сверх установленного графиком движения времени для определения и устранения неисправности вагона.

Отказы, выявившие неисправность грузового вагона, произошедшие на станции, являющейся окончанием гарантийного участка, и приведшие к его отцепке от поезда, относятся к отказам 3-ей категории.

16. По хозяйству автоматики и телемеханики отказом является неисправность устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, специального самоходного подвижного состава, в том числе нарушения правил производства работ, приведшие к нарушению нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

Отказом также является любое нарушение нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, нарушение работы рельсовых цепей на перегонах и железнодорожных станциях, допущенное по вине работников дистанции сигнализации, централизации и блокировки, задержка поезда по показаниям средств контроля, вследствие неисправности аппаратуры, вынужденная остановка или несоблюдение времени хода в пути следования специального самоходного подвижного состава по причине его неисправности.

17. По хозяйству электрификации и электроснабжения отказом является нарушение нормальной работы устройств электроснабжения, специального самоходного подвижного состава.

Отказом также является любое из следующих событий:

отсутствие напряжения в контактной сети;

порча, повреждение сооружений и устройств контактной сети;

нарушение нормальной работы устройств ЖАТ из-за отсутствия или отклонения напряжения от номинального в электроснабжении устройств ЖАТ, а на участках, оборудованных аккумуляторным резервом, – через 8 часов после отключения основного электроснабжения при условии, что питание не отключалось в предыдущие 36 часов, нарушение работы рельсовых цепей на перегонах и железнодорожных станциях, допущенное по вине работников дистанций электроснабжения;

нарушение нормальной работы технологической связи и вычислительной техники из-за отсутствия или отклонения от номинального напряжения в электроснабжении устройств;

вынужденная остановка или несоблюдение времени хода в пути следования специального самоходного подвижного состава по причине его неисправности.

18. По хозяйству связи отказом являются неисправности устройств, средств, сооружений и систем железнодорожной технологической сети электросвязи, неправильное их функционирование или порча, приведшие к

перерыву предоставления подразделениям ОАО «РЖД» услуг технологической электросвязи.

19. По хозяйству корпоративной информатизации отказом является неисправность устройств сети передачи данных оперативно-технологического назначения и аппаратно-программных комплексов информационно-управляющих систем, приведшая к потере информации и (или) её искажению и невозможности выполнения из-за этого технологических операций.

Отказом по хозяйству информатизации является также задержка поезда из-за задержки поездной информации, поездной документации вычислительным центром вследствие неисправности сети передачи данных оперативно-технологического назначения и (или) аппаратно-программных комплексов информационно-управляющих систем.

20. По пассажирскому хозяйству отказом является возникновение неисправностей узлов и деталей вагона, находящегося в поезде, и приводящих к невозможности дальнейшего его следования без устранения причины отказа.

Отказом по пассажирскому хозяйству, является также любое из следующих событий:

остановка поезда на перегоне или задержка поезда на станции сверх времени, установленного графиком движения поездов для определения и устранения неисправности вагона;

проследование пассажирских поездов без электро-пневматического тормоза (далее – ЭПТ) по причине неисправности пассажирского вагона;

срабатывание систем сигнализатора контроля нагрева букс (далее – СКНБ) и сигнализатора контроля нагрева редуктора (далее – СКНР).

21. Настоящим Положением устанавливаются следующие виды отказов:

эксплуатационный;

производственный;

конструктивный;

деградационный;

внешний.

III. Учет отказов в работе технических средств

22. Первичными документами для учета фактов отказов технических средств являются:

график исполненного движения (поездного диспетчера, дежурного по станции);

Журнал движения поездов (формы ДУ-2, ДУ-3);

Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (формы ДУ-46);

скоростемерная лента (кассета регистрации), Журнал расшифровки скоростемерных лент (формы ТУ-133);

Книга замечаний машинистов (формы ТУ-137);

Книга повреждений и неисправностей локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава и их оборудования (формы ТУ-29, ТУ-29ВЦ);

Журнал регистрации действующих предупреждений об ограничении скорости движения поездов (формы ПУ-84);

Журнал учета работы средств дефектоскопии, обнаружения и замены дефектных и остродефектных рельсов (формы ПУ-27);

Ведомость оценки состояния рельсовой колеи по данным проверки путеобследовательской станции (формы ПУ-32);

Журнал дежурного работника по переезду (формы ПУ-67);

Журнал учета показаний аппаратуры КТСМ, ДИСК (формы ВУ-100);

акт осмотра пассажирского вагона (подписывает машинист, начальник поезда, поездной электромеханик);

Журнал по эксплуатации системы АСКО ПВ (форма автоматизированного учета – «Журнал учета отказа в работе комплекса АСКО ПВ»);

паспорт вагонных весов;

Журнал учета выполненных работ на объектах СЦБ и связи (формы ШУ-2);

Журнал учета проверок поездной и стационарной радиосвязи (формы ШУ-74);

Журнал учета повреждений устройств автоматики и телемеханики (формы ШУ-78);

Оперативный журнал (формы ЭУ-82);

Книга осмотров и неисправностей (формы ЭУ-83).

23. Действующие записи в документах, указанных в пункте 22, являются основанием для формирования в системе КАС АНТ оповещения об отказе в работе технического средства.

24. Оповещение об отказе в работе технического средства в соответствии с Технологической схемой формируется в автоматизированной системе на основе первичной информации об отказе в работе технического средства (приложение № 1):

автоматизированной системой, разработанной для учета, расследования и анализа отказов в работе технических средств, – на основе пометки, созданной ДНЦ, ДСП на графике исполненного движения в системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ»;

системой мониторинга технических средств при возникновении неисправности – автоматически на основании информации, получаемой с технических средств;

автоматизированной системой, системой мониторинга технических средств или отраслевой (по хозяйствам) автоматизированной системой учета, расследования и анализа отказов в работе технических средств – на основании данных, введенных при помощи ручного ввода в перечисленные системы дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения, службы железной дороги или структурного подразделения филиала на основании сообщения дежурного по станции и (или) при наличии соответствующих записей в документах, перечисленных в пункте 22, или по показаниям приборов, в соответствии с понятиями отказов в работе технических средств, приведёнными в п.п. 10 – 20 настоящего Положения

25. Оповещение об отказе в работе технического средства должно содержать следующую обязательную информацию: место (наименование станции, перегона) и время возникновения отказа в работе технического средства, характер проявления отказа в работе технического средства, причастное к данному случаю отказа хозяйство, которые первоначально определяются:

поездным диспетчером, дежурным по станции при внесении информации в график исполненного движения;

диспетчерским аппаратом или специалистами линейных подразделений, служб железных дорог или структурных подразделений филиалов при ручном вводе оповещения об отказе в работе технического средства в отраслевую автоматизированную систему;

при автоматическом получении информации с напольных устройств – по балансовой принадлежности технического средства.

26. Оповещение об отказе в работе технического средства, сформированное в автоматизированной системе, автоматически передается на рабочее место диспетчерского (дежурного) персонала службы железной дороги или структурного подразделения филиала, причастного хозяйства.

Оповещения об одном и том же случае отказа в работе технического средства, сформированные в автоматизированной системе различными способами, должны учитываться как один случай отказа в работе технического средства.

27. Сведения о неисправностях технических средств, на основании которых формируются оповещения об отказе в работе технических средств, передаются в оперативном порядке после их возникновения. Ввод в автоматизированную систему оповещения об отказе в работе технических средств должен быть произведен до окончания дежурной смены.

Ввод в автоматизированную систему оповещения об отказе в работе технических средств по данным расшифровки скоростемерных лент (кассет регистрации) допускается не позднее 3-х суток с момента его возникновения.

28. Дежурный по станции, обнаружив (лично или по докладам других работников) неисправность путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети, должен сделать об этом запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети формы ДУ-46 и немедленно известить работника, обслуживающего устройства (дорожного мастера, электромеханика и др.) и дежурного инженера (диспетчера, администратора) соответствующего линейного подразделения и начальника станции.

Об отказах в работе технических средств, остановках поездов, локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава на станциях и перегонах, которые создают угрозу безопасности движения или могут вызвать задержки поездов, дежурный по станции обязан поставить в известность поездного диспетчера и произвести об этом запись в журналах форм ДУ-2, ДУ-3.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, соответствующие записи производит поездной диспетчер, который должен немедленно поставить в известность дежурного инженера (диспетчера) соответствующего подразделения и сменного инженера поста диспетчерской централизации (далее – ДЦ).

29. Поездной диспетчер, получив информацию о произошедшем отказе в работе технического средства, вносит пометку в график исполненного движения и при продолжительности отказа в его работе более 30 минут докладывает дорожному диспетчеру (по району управления) единого диспетчерского центра управления перевозками (далее – ЕДЦУ).

30. Дежурный по району (старший дежурный по распределительному отделу) ЕДЦУ после получения информации докладывает дежурному аппарату главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги. При отсутствии в составе аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги должности дежурного порядок передачи информации устанавливается начальником железной дороги.

31. Специалистами отделов анализа графика исполненного движения в службах корпоративной информатизации на железных дорогах производится анализ графиков исполненного движения на предмет достоверности и полноты информации, вносимой поездным диспетчером. Факты отсутствия информации о причинах нарушения графика исполненного движения, в том числе по причинам, связанным с отказами в работе технических средств, подлежат отдельному учёту в качестве технологических нарушений с отнесением

ответственности за них на дирекцию управления движения с последующим проведением дополнительного расследования для установления причин.

32. Дежурный инженер (диспетчер) службы железной дороги или структурного подразделения филиала, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, после выяснения и уточнения информации об отказе в работе технического средства, обязан:

принять оповещение к учету (только при наличии информации, подтверждающей ответственность хозяйства). Для этого необходимо в журнале оповещений выбрать из имеющегося списка требуемое оповещение и с помощью команды «Принять» подтвердить отнесение данного случая отказа в работе технического средства за своим хозяйством;

передать оповещение в адрес линейного подразделения (только при наличии информации, подтверждающей ответственность линейного подразделения за данный случай). Перенаправление выбранного оповещения об отказе в работе технического средства производится с помощью команды «Перенаправить», с указанием наименования линейного подразделения.

33. Дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, после выяснения и уточнения информации об отказе в работе технического средства обязан принять оповещение к учету (только при наличии информации, подтверждающей ответственность линейного подразделения за данный случай). Для этого необходимо в журнале оповещений выбрать требуемое оповещение об отказе в работе технического средства и с помощью команды «Принять» подтвердить отнесение данного случая отказа в работе технического средства за своим линейным подразделением.

34. При поступлении информации из различных источников дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения должен уточнять информацию, содержащуюся в оповещении об отказе в работе технического средства, через поездного диспетчера или дежурного по станции и на этой основе принимать решение об отмене ввода оповещения об отказе в работе технического средства.

Подробный порядок действий при принятии к учёту, перенаправлении оповещений об отказе технических средств указывается в руководстве пользователя автоматизированной системы по учету, расследованию и анализу технических средств.

IV. Расследование случаев отказов в работе технических средств

35. Расследованию подлежит каждый случай отказа в работе технического средства. Расследование случая отказа в работе технического средства производится линейным подразделением, отвечающим за его

эксплуатацию, с привлечением, при необходимости, работников других линейных подразделений. Для установления причины отказа в работе технического средства могут проводиться различные испытания, экспертизы, лабораторные исследования его или отдельных элементов.

36. Оформление результатов расследования производится следующим образом:

1) дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, службы железной дороги или структурного подразделения филиала, которому передано для расследования оповещение об отказе в работе технического средства, обеспечивает полноту расследования и достоверность данных о нем, в том числе заполнение акта расследования отказа в работе технических средств (приложение № 2).

Оформление результатов расследования производится в соответствии с руководством пользователя автоматизированной системой по учету, расследованию и анализу отказов в работе технических средств;

2) в электронном журнале расследований оповещения об отказах в работе технических средств, принятые к учету, делятся на две группы:

отказы в работе технических средств, по которым материалы расследования полностью сформированы;

отказы в работе технических средств, по которым материалы расследования находятся в процессе формирования;

3) в процессе оформления результатов расследования, при необходимости, корректируется и уточняется информация о месте и времени возникновения отказов в работе технических средств, содержащейся в оповещении об отказе в работе технического средства.

Корректировка характера проявления отказа в работе технического средства на этапе расследования не допускается.

Незавершенные материалы расследования отказа в работе технического средства сохраняются в системе при помощи специальной команды «Сохранить», при этом система проверяет полноту и корректность внесенных данных.

37. Руководитель линейного подразделения в течение 72-х часов, а для случаев отказов в работе технических средств, связанных с неисправностью буксового узла колёсной пары в вагонном комплексе ОАО «РЖД», а также для случаев отказов локомотивов, работающих на удлинённых плечах обращения, в течение 240 часов с момента возникновения отказа в работе технического средства, обязан обеспечить его расследование с принятием конкретных мер.

В случае установления ответственности своего линейного подразделения — проконтролировать оформление результатов расследования в автоматизированной системе.

В случае, если в результате расследования установлена ответственность другого линейного подразделения или хозяйства – обеспечить направление соответствующих материалов об отказе в работе технических средств в их адрес и перенаправление в автоматизированной системе оповещения об отказе в работе технического средства.

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

39. В том случае, если в результате расследования было установлено, что причиной задержки поезда явилось технологическое нарушение, допущенное оперативным персоналом, то данный случай подлежит учёту и расследованию в специализированной подсистеме Комплексной автоматизированной системы учёта, контроля устранения отказов технических средств и анализа их надёжности (КАС АНТ), предназначенной для учёта, расследования и анализа технологических нарушений.

Руководитель линейного подразделения по результатам расследования подготавливает необходимые материалы о причинах задержки поезда и направляет их первому заместителю начальника железной дороги или иному лицу, назначенному приказом начальника железной дороги ответственным за контроль учёта отказов в работе технических средств по железной дороге.

V. Отнесение ответственности за отказы в работе технических средств

40. С момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства в автоматизированной системе устанавливается контроль своевременности принятия оповещения к учету (расследованию) и формирования в системе материалов расследования отказов в работе технических средств.

К учету (расследованию) оповещение об отказе в работе технического средства должно быть принято в течение 72 часов. В противном случае автоматизированная система выдает информационное сообщение об этом на автоматизированном рабочем месте первого заместителя начальника железной дороги.

В случаях, если передача оповещения об отказе в работе технического средства происходит между линейными подразделениями, входящими в состав отделения железной дороги, то автоматизированная система извещает первого заместителя начальника отделения железной дороги.

В случаях, если передача оповещения об отказе в работе технического средства происходит между линейными подразделениями одного хозяйства, то

автоматизированная система извещает дежурного инженера (диспетчера) службы железной дороги или структурного подразделения филиала данного хозяйства.

Для линейных подразделений, входящих в состав вагонного и локомотивного комплекса ОАО «РЖД», в случае проведения дополнительного расследования для установления ответственности за возникновение отказа в работе технического средства, для принятия оповещения об отказе технического средства к учёту (расследованию) устанавливается 240 часовой период, определяемый с момента формирования оповещения об отказе в работе технических средств в автоматизированной системе.

При этом в течение 72 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства в автоматизированной системе дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения или службы железной дороги (или структурного подразделения филиала), входящего в состав вагонного или локомотивного комплекса ОАО «РЖД», в автоматизированную систему должна быть внесена информация о необходимости проведения дополнительного расследования отказа в работе технического средства. При отсутствии такой информации дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения или службы железной дороги (или структурного подразделения филиала), входящего в состав вагонного или локомотивного комплекса ОАО «РЖД», принятие к учёту (расследованию) оповещения об отказе в работе технического средства осуществляется в течение 72 часов с момента его формирования в автоматизированной системе.

41. Случаи остановки пассажирского поезда в пути следования по техническим неисправностям пассажирских вагонов оперативно учитываются за региональной дирекцией по обслуживанию пассажиров, если при первичном осмотре поезда локомотивной и поездной бригадами причина не найдена.

42. Случаи остановки грузового поезда в пути следования по техническим неисправностям грузовых вагонов оперативно учитываются за службой вагонного хозяйства, если при первичном осмотре поезда локомотивной бригадой причина не найдена.

43. Случаи остановки поезда по показаниям устройств КТСМ, ДИСК из-за нагрева буксового узла или заторможенности колесных пар, если не выявлена неисправность самих устройств, оперативно учитываются в зависимости от принадлежности подвижной единицы, по которой произошло срабатывание:

пассажирский вагон – за региональной дирекцией по обслуживанию пассажиров (в первичном осмотре должны участвовать машинист, начальник поезда, поездной электромеханик);

локомотив или сплотка локомотивов – за дирекцией по ремонту тягового подвижного состава;

мотор–вагонный подвижной состав – за хозяйством пригородных пассажирских перевозок;

специальный самоходный подвижной состав – за хозяйством, к которому приписана данная подвижная единица;

грузовой вагон – за службой вагонного хозяйства железной дороги. Окончательное решение по учету и отнесению их на ответственность виновных сторон осуществляется по результатам расследования.

Случаи остановки поезда из-за воздействия на средства контроля солнечного излучения, горячего груза (налив, битум) оперативно относятся на службу автоматики и телемеханики.

44. Случаи остановки поезда из-за срабатывания УКСПС, если причина при первичном осмотре локомотивной бригадой или бригадой ССПС не установлена, оперативно учитываются:

после прохода пассажирского поезда – за региональной дирекцией по обслуживанию пассажиров (в первичном осмотре должны участвовать машинист, начальник поезда, поездной электромеханик);

после прохода грузового поезда – за службой вагонного хозяйства;

после прохода одиночного локомотива или сплотки локомотивов – за дирекцией по ремонту тягового подвижного состава;

после прохода мотор–вагонного подвижного состава – за хозяйством пригородных пассажирских перевозок;

после прохода специального самоходного подвижного состава – за хозяйством, к которому приписана данная подвижная единица.

Случаи срабатывания УКСПС при отсутствии поездов оперативно относятся за хозяйством автоматики и телемеханики.

45. Оперативное отнесение ответственности в локомотивном комплексе ОАО «РЖД» производится на основании следующих критериев:

1) случаи остановки поезда, возникшие из-за неисправностей локомотива (срабатывание аппаратов защиты, связанное с выходом из строя узла или агрегата, отключение защиты, неисправность электрических и пневматических схем, электрических машин, дизель генераторной установки, механической части локомотива, нагрев подшипниковых узлов и т.д.) оперативно учитываются за дирекцией по ремонту тягового подвижного состава;

2) случаи остановки поезда из-за обрыва автосцепки, пережога контактного провода, боксования колёсных пар, образования ползунов на колёсных парах локомотива, нарушения режимов ведения поезда оперативно учитываются за дирекцией тяги.

46. Случаи излома токоприемников оперативно учитываются за службой электрификации и электроснабжения, случаи пережога контактного провода – за дирекцией тяги или пригородным пассажирским хозяйством, в зависимости от принадлежности подвижной единицы.

47. Отнесение ответственности осуществляется следующим образом:

1) оперативно в течение дежурной смены при формировании пометки на графике исполненного движения относит поездной диспетчер (дежурный по станции), руководствуясь положениями данного раздела и при необходимости – информацией от дежурного инженера (диспетчера) линейного подразделения или службы железной дороги (или структурного подразделения филиала);

2) окончательное отнесение ответственности производится:

в течение 72-х часов с момента возникновения отказа в работе технического средства при подтверждении ответственности за отказ в работе технического средства в автоматизированной системе – дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения или службы железной дороги (или структурного подразделения филиала).

Дежурные инженеры (диспетчеры) линейных подразделений, служб железных дорог или структурных подразделений филиалов, входящих в состав вагонного или локомотивного комплекса ОАО «РЖД», в случае внесения информации о необходимости проведения дополнительного расследования, подтверждение ответственности за отказ в работе технического средства осуществляют в течение 240 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства в автоматизированной системе;

по истечении 72-х часов, а для оповещений об отказах в работе технических средств, требующих дополнительного расследования, в течение 240 часов с момента формирования в автоматизированной системе, отнесение ответственности за отказы в работе технических средств осуществляется порядком, установленным в пункте 48 настоящего Положения;

3) если по результатам расследования случая отказа в работе технического средства установлена ответственность другого линейного подразделения или службы железной дороги (или структурного подразделения филиала), то в течение 72 часов, а для отказа технического средства, требующего проведения дополнительного расследования, в течение 240 часов с момента формирования данных в автоматизированной системе, осуществляется перенаправление соответствующего оповещения об отказе в работе технических средств.

Перенаправление оповещений об отказах в работе технических средств по результатам дополнительного расследования по истечении 72 часов, но не позднее 240 часов с момента их формирования в автоматизированной системе, допускается исключительно между линейными подразделениями и службами

железных дорог, структурных подразделений филиалов, входящих в состав вагонного или локомотивного комплекса ОАО «РЖД».

Диспетчер службы железной дороги или структурного подразделения филиала, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, передает оповещение о случае отказа в работе технического средства в адрес другой службы железной дороги или структурного подразделения филиала с обязательным указанием причины передачи. Перенаправление выбранного оповещения об отказе в работе технического средства производится с помощью команды «Перенаправить», с указанием наименования службы железной дороги или структурного подразделения филиала и причины перенаправления.

Дежурный инженер (диспетчер) линейного подразделения, которому направлено оповещение об отказе в работе технического средства, передает оповещение в адрес другого линейного подразделения с обязательным указанием причины передачи. Перенаправление выбранного оповещения об отказе в работе технического средства производится с помощью команды «Перенаправить», с указанием наименования линейного подразделения и причины перенаправления;

4) если в ходе расследования причин возникновения отказа в работе технического средства (после принятия оповещения к учету), линейным подразделением или службой железной дороги (или структурным подразделением филиала) установлено, что причиной нарушения нормальной работы устройства или задержки поездов не являлся отказ в работе технического средства, то производится корректировка.

При этом если по результатам расследования установлено, что причиной задержки поезда явилось технологическое нарушение, допущенное оперативным персоналом, то данный случай переводится в учёт в качестве технологического нарушения с помощью специальной команды. В остальных случаях производится удаление оповещения об отказе в работе технического средства с помощью соответствующей команды «Удалить».

Перевод оповещений об отказе в работе технических средств в учёт в качестве технологических нарушений, а также удаление информации об отказах технических средств может выполнять только первый заместитель начальника железной дороги или другой работник, ответственный за учет отказов на железной дороге, назначенный приказом начальника железной дороги.

Срок корректировки устанавливается в течение 72 часов с момента формирования оповещения об отказе в работе технического средства в автоматизированной системе.

48. Для рассмотрения спорных случаев, связанных с отнесением ответственности за отказы в работе технических средств устанавливается следующий порядок:

между линейными подразделениями различных хозяйств, входящими в состав отделения железной дороги — решение принимается первым заместителем начальника отделения железной дороги;

между службами железной дороги и структурными подразделениями филиалов различных хозяйств, входящих в состав одной железной дороги — решение принимается первым заместителем начальника железной дороги;

решение об ответственности между линейными подразделениями одного хозяйства в составе железной дороги принимается руководством соответствующей службы железной дороги или структурного подразделения филиала ;

решение об ответственности между линейными подразделениями одного хозяйства различных железных дорог принимается руководством соответствующего департамента или центральной дирекции;

решение об ответственности между линейными подразделениями различных хозяйств различных железных дорог принимается по согласованию первыми заместителями начальников железных дорог на основании материалов расследования, в том числе и представленных с места возникновения отказа в работе технического средства;

решение об ответственности между структурными подразделениями дирекций — функциональных филиалов ОАО «РЖД», расположенными в пределах одной железной дороги, принимается первым заместителем начальника железной дороги;

решение об ответственности между структурными подразделениями дирекций — функциональных филиалов ОАО «РЖД», расположенными на различных железных дорогах, принимается по согласованию первыми заместителями начальников железных дорог на основании материалов расследования, в том числе и представленных с места возникновения отказа в работе технического средства;

49. Отнесение ответственности по хозяйству коммерческой работы в сфере грузовых перевозок.

На ответственность хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок относятся случаи задержек поездов из-за течи или просыпания грузов только по причинам несоблюдения требований правил перевозок грузов.

Устранение нарушения размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне в составе грузового поезда или с отцепкой вагона от состава грузового поезда, которые произошли в результате того, что работники хозяйства коммерческой работы в сфере

грузовых перевозок не могли выявить их при приеме груза к перевозке или в пути следования по причине «скрытого» характера (некачественного соединения деталей груза; недостаточной надежности самих узлов или деталей груза, за которые производилось его крепление; некачественного изготовления тары, упаковки груза; некачественного крепления груза внутри тары, упаковки) относятся за прочими причинами без вины структурных подразделений соответствующих хозяйств на ответственность сторонней организации – грузоотправителя.

Устранение нарушения размещения и крепления груза из-за неисправности средств крепления груза в вагоне в составе грузового поезда или с отцепкой вагона от состава грузового поезда, которые произошли из-за попытки хищения грузов, частей груза или его средств крепления (для грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей, ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации», воинских караулов) относятся за прочими причинами без вины структурных подразделений хозяйств на ответственность сторонних организаций, проводники которых сопровождали или охраняли груз, – грузополучателей или грузоотправителей или на ответственность сторонней организации – ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации», или на ответственность сторонней организации – воинская часть.

Отказы в работе технических средств, возникшие по причине технических неисправностей собственного рефрижераторного подвижного состава или контейнеров, относятся на соответствующие дочерние общества или филиалы, являющиеся собственниками данного подвижного состава или контейнеров.

50. Ответственность за отказы в работе технических средств, возникшие из-за наличия остродефектных рельсов, относится на подразделения путевого хозяйства в случаях, когда их причиной явилось неудовлетворительное содержание пути (коды 52 и 53).

На ответственность подразделений Центральной дирекции по ремонту пути относятся случаи наличия остродефектных рельсов, возникшие по причине нарушения технологии сварки рельсов (коды 26, 56 и 66). В остальных случаях ответственность за отказы в работе технических средств, возникшие по причине наличия остродефектных рельсов, относится на заводы-изготовители рельсов и стрелочных переводов.

51. Ответственность за отказы в работе технических средств, возникшие по причине технической неисправности локомотива, мотор-вагонного подвижного состава и ССПС в период гарантийного пробега, после выполнения заводского ремонта и вызванные ненадлежащим качеством изготовления или

ремонта отдельных элементов локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава и ССПС относится на сторонние ремонтные организации и машиностроительные заводы.

52. Перечни ремонтных, машиностроительных заводов, заводоизготовителей рельсов и стрелочных переводов должны актуализироваться и вноситься в нормативно-справочную информацию автоматизированной системы, предназначенной для учёта, расследования и анализа технических средств, на основании обращений руководителей соответствующих департаментов и центральных дирекций.

53. Ответственность по отказам в работе технических средств ОАО «РЖД», допущенным по причинам, связанным с: производством работ строительно-монтажной организацией, независимо от ее ведомственной принадлежности, работами по реконструкции станций, изменению путевого развития, электрификации путей и других оперативно относится на соответствующие хозяйства, являющиеся владельцами поврежденного элемента инфраструктуры. Окончательно отнесение ответственности осуществляется по результатам разбора под председательством главного инженера дороги (главного инженера отделения железной дороги) в соответствии с порядком, установленным в ОАО «РЖД» (при отсутствии виновности работников ОАО «РЖД» случай отказа в работе технических средств относится на сторонние организации по прочим причинам).

54. Все отказы в работе технических средств, возникшие в результате стихийных бедствий (наводнения, ураганы, землетрясения, лесные пожары и др.), террористических актов, случаев суицида относятся за прочими причинами без вины линейных подразделений соответствующих хозяйств.

55. Ответственность за отказы в работе технических средств, вызванные несанкционированным вмешательством посторонних лиц, организаций в работу железнодорожного транспорта (кражи, случаи вандализма, умышленной порчи имущества, нарушение электроснабжения и др.) относится на линейные подразделения хозяйств, на балансе которых находится отказавшее техническое средство, по прочим причинам.

56. Ответственность за отказы в работе технических средств, вызванные наездом поездов на автотранспортные средства, домашний скот, посторонние предметы и материалы, не связанные с хозяйственной деятельностью железной дороги в пределах границ железнодорожных станций относится на дирекцию управления движением, а на перегонах – на службу пути.

57. Ежедневно, на 18-00 московского времени, дежурным инженером (диспетчером) линейного подразделения, службы железной дороги или структурного подразделения филиала производится выверка и уточнение данных по отнесению задержек поездов с анализаторами центра

статистического учета, с последующим внесением данных в систему автоматизированного учета.

VI. Анализ отказов в работе технических средств

58. На основании данных об отказах в работе технических средств, зафиксированных в системе КАС АНТ и отраслевых АСУ, составляется анализ изменения их количества, причин и последствий по формам согласно приложению № 3.

Анализ отказов в работе технических средств проводится в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на следующих уровнях:

линейные подразделения, отделения железных дорог – за месяц, квартал, полугодие и год;

службы железных дорог и структурные подразделения филиалов – за месяц, квартал, полугодие, год;

железные дороги – за месяц, квартал, полугодие, год;

департаменты и центральные дирекции – за месяц, квартал, полугодие, год.

Для оценки деятельности линейных подразделений в рамках одного хозяйства, для сопоставления деятельности отделений железных дорог, а также железных дорог при анализе отказов в работе технических средств используются удельные показатели по отказам в работе технических средств.

Для отделений железных дорог и для железных дорог в качестве удельного показателя используется количество отказов на 1млн. т-км брутто приведенного грузооборота, а в рамках отдельных хозяйств применяются удельные показатели, приведенные в приложении № 4.

59. Не позднее 5-го числа месяца, следующего за отчетным, заместитель руководителя (главный инженер) линейного подразделения на основе материалов расследования случаев отказов в работе технических средств, произошедших в предыдущем месяце по ответственности своего линейного подразделения, разрабатывает анализ надёжности работы технических средств и, при необходимости, подготавливает предложения по мерам стратегического характера, направленных на повышение их надёжности.

60. Первый руководитель линейного подразделения рассматривает анализ отказов в работе технических средств и ход выполнения годового плана мероприятий по повышению надёжности работы технических средств, ежегодно разрабатываемого линейным подразделением.

По результатам рассмотрения формируется ежемесячный оперативный план мероприятий по повышению надёжности работы технических средств.

61. Ежемесячный оперативный план мероприятий по повышению надёжности работы технических средств, отчет о выполнении мероприятий,

предусмотренных годовым планом и предложения по мерам стратегического характера после рассмотрения и согласования первым руководителем линейного подразделения направляются в вышестоящую службу железной дороги или структурное подразделение филиала не позднее 7-го числа месяца, следующего за отчётным.

Если линейное подразделение входит в состав отделения железной дороги, ежемесячный оперативный план мероприятий по повышению надёжности работы технических средств также направляется в отделение железной дороги не позднее 7-го числа месяца, следующего за отчётным.

62. Начальник отделения железной дороги (заместитель начальника железной дороги по региону) совместно с руководителями причастных отделов и линейных подразделений отделения до 9-го числа месяца, следующего за отчётным, рассматривает планы мероприятий по повышению надёжности работы технических средств и анализы отказов в работе технических средств за прошедший месяц с целью координации деятельности линейных подразделений в рамках отделения железной дороги.

63. Заместитель руководителя (главный инженер) службы железной дороги или структурного подразделения филиала по своему хозяйству не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчётным, на основе данных системы КАС АНТ подготавливает анализ отказов технических средств, произошедших в предыдущем месяце по вине линейных подразделений, находящихся в ведении службы железной дороги или входящих в состав структурного подразделения филиала для его рассмотрения первым руководителем.

64. Первый руководитель службы железной дороги или структурного подразделения филиала на основе представленных линейными подразделениями отчётов о выполнении годового плана мероприятий по повышению надёжности технических средств и анализа отказов в работе технических средств в истекшем месяце, контролируют ход и качество выполнения годовых планов с выработкой (при необходимости) корректирующих мер.

Анализ отказов в работе технических средств и отчёт о ходе выполнения мероприятий по повышению надёжности в подразделениях службы железной дороги или структурного подразделения филиала не позднее 12-го числа месяца, следующего за отчётным, направляется заместителю начальника железной дороги, курирующему хозяйство и в соответствующие департаменты и центральные дирекции по подчинённости.

65. Главным инженером службы железной дороги или структурного подразделения филиала на основе представленных линейными подразделениями предложений по мерам повышения надёжности технических

средств стратегического характера и анализа отказов в работе технических средств за истекший месяц формируются не позднее 12 числа месяца, следующего за отчётным, предложения по совершенствованию действующей технологии, модернизации и обновлению технических средств для включения их в соответствующие программы.

66. Предложения по совершенствованию действующей технологии, модернизации и обновлению технических средств, сформированные главным инженером службы железной дороги или структурного подразделения филиала и согласованные первым руководителем, направляются в департаменты и центральные дирекции для включения в соответствующие программы.

67. Анализ отказов в работе технических средств, отчёты руководителей служб железной дороги и структурных подразделений филиалов о ходе выполнения ежегодных мероприятий по повышению надёжности технических средств в его оперативной части рассматриваются отраслевым заместителем начальника железной дороги – ежемесячно по курируемому хозяйству, а начальником железной дороги – ежеквартально с целью координации деятельности как внутри хозяйства (между эксплуатационной и ремонтной составляющей), так и между различными хозяйствами на полигоне железной дороги.

68. Главный инженер железной дороги в рамках реализации единой технической политики ОАО «РЖД» и координации деятельности хозяйств ежеквартально рассматривает ход выполнения программ, связанных с модернизацией и обновлением технических средств на полигоне железной дороги, с отчетами главных инженеров служб железной дороги и структурных подразделений филиалов. Определяет дополнительные организационно-технические меры, направленные на повышение эффективности реализации разработанных программ.

69. Заместитель руководителя (главный инженер) департамента или центральной дирекции по своему хозяйству не позднее 15-го числа месяца, следующего за отчётным периодом, на основе данных системы КАС АНТ, разрабатывает анализ надёжности работы технических средств хозяйства за истекший месяц для последующего рассмотрения первым руководителем.

70. Первый руководитель департамента или центральной дирекции контролирует ход и качество выполнения годовых планов по повышению надёжности технических средств с использованием данных системы КАС АНТ, отчётов, представленных службами железных дорог или структурными подразделениями филиалов о выполнении годового плана мероприятий по повышению надёжности технических средств и анализа отказов в работе технических средств в истекшем месяце, и при необходимости вносит необходимые корректировки в годовой план.

71. Главным инженером департамента или центральной дирекции по своему хозяйству рассматриваются представленные службами железных дорог или структурными подразделениями филиалов предложения по мерам стратегического характера, направленным на повышение надёжности технических средств, а также анализ отказов в работе технических средств за истекший месяц. Представленные предложения обобщаются и после согласования первым руководителем направляются соответствующему вице-президенту для утверждения в рамках соответствующих ежегодных программ по совершенствованию действующей технологии, модернизации и обновлению технических средств.

72. Первый руководитель департамента или центральной дирекции не позднее 20 числа месяца, следующего за отчётным, направляет анализ надёжности работы технических средств и корректирующие меры по обеспечению выполнения годового плана мероприятий по повышению надёжности технических средств для рассмотрения и утверждения соответствующим вице-президентом ОАО «РЖД».

По итогам работы за год руководители департаментов и центральных дирекций, каждый по своему хозяйству, направляют соответствующему вице-президенту ОАО «РЖД» для рассмотрения и утверждения годовой план мероприятий по повышению надёжности технических средств, который включает в себя меры по совершенствованию действующей технологии, модернизации и обновлению технических средств, реализуемых в рамках соответствующих программ.

Предложения инвестиционного характера оформляются установленным в ОАО «РЖД» порядком для рассмотрения и принятия решения Экспертным Советом по инвестиционным проектам ОАО «РЖД».

73. Годовые планы мероприятий по повышению надёжности технических средств, сформированные руководителями департаментов, центральных дирекций и утвержденные курирующими вице-президентами ОАО «РЖД» не позднее 15 февраля, года следующего за отчетным, направляются для обобщения в Департамент технической политики.

Департамент технической политики до 15 марта, года следующего за отчетным, формирует сводный годовой план мероприятий по повышению надёжности технических средств и предоставляет его на утверждение первому вице-президенту ОАО «РЖД».

74. Вице-президенты ОАО «РЖД», совместно с руководителями департаментов и центральных дирекций, находящихся в их непосредственном ведении, рассматривают не реже чем один раз в месяц анализ работы технических средств и ход выполнения ежегодного плана мероприятий по повышению их надёжности.

75. Вице-президент ОАО «РЖД», курирующий вопросы обеспечения безопасности движения, совместно с руководителями департаментов и центральных дирекций не реже чем один раз в квартал рассматривает динамику отказов в работе технических средств с определением эффективности принимаемых мер с точки зрения их влияния на обеспечение безопасности движения.

76. Старший вице-президент ОАО «РЖД» один раз в полугодие на основе анализа работы технических средств рассматривает выполнение сводного годового плана мероприятий по повышению надёжности технических средств.

Ежегодно определяет стратегические направления инновационного развития по повышению надёжности работы технических средств за счет формирования и совершенствования нормативно-технической базы, устанавливающей требования к объектам инфраструктуры и подвижного состава.

Обеспечивает принятие решений Научно-техническим советом ОАО «РЖД» по внедрению новых технических средств и технологий, направленных на повышение безотказности, готовности, ремонтпригодности, безопасности в работе технических средств железного транспорта, осуществляет контроль за их реализацией.

Организует рассмотрение мероприятий инвестиционного характера, направленных на повышение надёжности технических средств при Экспертном Совете по инвестиционным проектам ОАО «РЖД», для последующего направления в Инвестиционный комитет ОАО «РЖД» установленным порядком.

77. Первый вице-президент ОАО «РЖД» ежегодно рассматривает и утверждает сводный план мероприятий по повышению надёжности технических средств, формируемый Департаментом технической политики и согласованный всеми причастными департаментами и вице-президентами.
