

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

**Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех систем
интервального регулирования движения поездов и связи**

I. Общие положения

1. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов производится на однопутных участках по письменным извещениям, а на двухпутных – с разграничением временем, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями.

Движение поездов по письменным извещениям или с разграничением временем, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования на проследование поездом перегона, устанавливается в случаях, когда переговоры о движении поездов между дежурными смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, невозможно осуществить ни по одному из имеющихся в их распоряжении видов связи.

2. Занятие поездом перегона при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи производится на основании разрешения на бланке ДУ-56, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 26 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), передаваемого дежурным по железнодорожной станции машинисту поезда.

Если при этом сведений о прибытии на смежную железнодорожную станцию ранее отправленного поезда нет, машинист поезда должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

3. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи запрещается отправлять поезда:

1) с опасными грузами класса 1 (ВМ), с негабаритными грузами, соединенные, повышенных длины и массы, а также обслуживаемые машинистом без помощника машиниста;

2) с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных и пожарных поездов и вспомогательных локомотивов;

3) следующие на примыкание на перегоне.

Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до смежной железнодорожной станции.

II. Движение поездов на однопутных перегонах

4. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи до установления движения поездов по письменным извещениям на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, разрешается отправить поезд нечетного направления, являющегося для однопутных перегонов преимущественным. Ни один из поездов направления, противоположного преимущественному, не разрешается отправлять на перегон до установления движения по письменным извещениям, за исключением:

1) поезда, на отправление которого до перерыва действия связи было получено разрешение от железнодорожной станции преимущественного направления (блок-сигнал согласия при полуавтоматической блокировке, поездная телефонограмма при телефонных средствах связи, изъятый жезл перегона при электрожезловой системе). Это исключение не распространяется на однопутные перегоны с двусторонней автоматической блокировкой;

2) восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива – по требованию о высылке помощи, полученному с перегона.

Дежурные железнодорожных станций, преимущественного и противоположного направлений, получив требование с перегона об оказании помощи, организуют отправление восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива с передачей машинисту разрешения на бланке ДУ-64 в соответствии с приложением № 8 к Инструкции.

На двухпутных перегонах, если один из железнодорожных путей до перерыва связи был закрыт, до установления движения по письменным извещениям первым разрешается отправить поезд только того направления, которое для оставшегося действующего железнодорожного пути было правильным при двухпутном движении.

5. На отправление первого поезда преимущественного направления разрешения дежурного смежной железнодорожной станции не требуется, если перегон не оборудован двусторонней автоматической блокировкой, а на

железнодорожных путях необщего пользования – если известно, что перегон свободен.

На однопутном перегоне, оборудованном двусторонней автоматической блокировкой, первый поезд преимущественного направления разрешается отправить с железнодорожной станции после обеспечения дежурным по железнодорожной станции натурной проверки свободности перегона на всем протяжении с одновременной доставкой дежурному смежной железнодорожной станции письменного извещения о дальнейшем порядке движения поездов. О проверке свободности перегона делается запись в журнале движения поездов с указанием способа проверки и фамилии работника, производившего эту проверку.

6. Восстановительный поезд (специальный самоходный подвижной состав), пожарный поезд или вспомогательный локомотив разрешается отправить на перегон при прекращении действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи в преимущественном и противоположном направлениях, после получения от машиниста остановившегося на перегоне поезда или работников подразделений железнодорожного пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения соответствующего требования. При этом, если перегон оборудован автоматической блокировкой, дежурный по железнодорожной станции, получив требование об оказании помощи, до отправления восстановительного поезда или вспомогательного локомотива обязан убедиться, что между железнодорожной станцией и местом, куда высылается помощь, нет поездов.

7. Пересылка письменных извещений между железнодорожными станциями начинается с первым поездом, отправляемым на перегон при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи.

При этом машинисту ведущего локомотива на право занятия перегона передается разрешение на бланке ДУ-56. Кроме того, с машинистом этого поезда посылается на смежную железнодорожную станцию письменное извещение на бланке ДУ-55, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 25 к Инструкции о порядке дальнейшего движения поездов, следующим содержанием:

содержание извещения «А»: «Отправил к Вам в ... ч ... минут поезд № По прибытии его ожидаю от Вас поезд. ДСП »;

содержание извещения «Б»: «Отправил к Вам в ... ч ... минут поезд № ..., после которого в ... ч ... минут отправляю еще поезд № ДСП ».

8. Если к моменту перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи на железнодорожной станции отсутствуют нечетные поезда для отправления на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, то дежурный по железнодорожной станции, имеющий право отправления первого поезда, если ему известно о наличии

к отправлению на этот перегон поезда со смежной железнодорожной станции, посылает на эту железнодорожную станцию извещение, следующего содержания:

содержание извещения «В»: «Ожидаю от Вас поезд. ДСП».

На перегонах, не оборудованных двусторонней автоматической блокировкой, для пересылки письменных извещений формы «В» разрешается использовать несъемные дрезины, одиночные локомотивы, а также транспортные средства, имеющиеся в распоряжении работников железнодорожного транспорта.

9. После получения дежурным по железнодорожной станции извещения «А», «Б» или «В» движение поездов по письменным извещениям считается установленным.

10. Отправление поездов, следующих в одном направлении, должно производиться через промежуток времени, необходимый для проследования впереди отправленным поездом всего межстанционного перегона, с прибавлением 3 минут.

Путевые посты, действовавшие до перерыва связи как отдельные пункты, участия в движении поездов не принимают.

Если до перерыва действия всех установленных систем интервального регулирования движения поездов и связи с железнодорожной станцией был отправлен поезд преимущественного направления на примыкание на перегоне, а уведомление от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) о прибытии поезда и уборке его на примыкание не получено, то перегон считается занятым на все время, необходимое для проследования поезда до вспомогательного поста и уборки его на примыкание, с прибавлением 3 минут.

Дежурный по железнодорожной станции (блок-поста) после уборки поезда на примыкание обязан установить стрелку примыкания в нормальное положение (по главному пути) и не допускать выхода железнодорожного подвижного состава на главный путь до восстановления связи с дежурными смежных железнодорожных станций.

11. В течение перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи поезда отправляются по разрешениям на бланке ДУ-56.

Для обеспечения непрерывного взаимодействия друг с другом, дежурные смежных железнодорожных станций впредь до восстановления действия систем интервального регулирования движения поездов и связи обязаны пересылать с машинистом ведущего локомотива каждого поезда в обоих направлениях письменные извещения «А» или «Б» о дальнейшем отправлении поездов.

Извещения «А», «Б» и «В» на обеих железнодорожных станциях записываются в журнал поездных телефонограмм.

Переход на движение поездов при посредстве письменных извещений оформляется в журнале поездных телефонограмм записью следующего содержания:

«Дата ..., ... ч ... минут. В связи с перерывом действия систем интервального регулирования движения поездов и связи на перегоне движение поездов установлено при посредстве письменных извещений.

ДСП ... (название станции и подпись)».

12. Если до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи дежурным по железнодорожной станции, получающим с прекращением связи право преимущественного отправления поездов, дано согласие на отправление на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, поезда не преимущественного направления (четного), то перегон считается занятым впредь до прибытия этого поезда или до получения дежурным смежной железнодорожной станции (дежурным блок-поста) уведомления, что поезд отправлен не будет.

Если согласие дано на отправление четного поезда на вспомогательный пост, имеющий примыкание, перегон считается занятым до получения от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) уведомления о прибытии поезда и его уборке на примыкание.

13. Если до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи дежурным по железнодорожной станции (блок-поста) было дано разрешение на отправление с примыкания поезда нечетного направления и от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) получено извещение об отправлении этого поезда, то после перерыва связи дежурному по железнодорожной станции, отправляющему на перегон поезда преимущественного направления, разрешается отправлять на смежную железнодорожную станцию первый поезд этого направления через промежуток времени, необходимый для проследования отправленным поездом части перегона от вспомогательного поста до железнодорожной станции, с прибавлением 3 минут.

Если уведомление об отправлении нечетного поезда с вспомогательного поста, имеющего примыкание, получено не было, то перегон считается занятым впредь до получения от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) уведомления об отправлении поезда и установке стрелки примыкания по главному пути или о задержке отправления поезда.

До получения соответствующего уведомления с вспомогательного поста, имеющего примыкание, запрещается отправлять поезд на перегон, если до перерыва связи было согласовано отправление с примыкания поезда с возвращением его на примыкание.

14. Если дежурным по железнодорожной станции, получающим с прекращением действия связи право на отправление первого поезда в преимущественном направлении, разрешение на отправление поезда было получено до перерыва действия связи, то, отправляя поезд по этому разрешению, он

обязан одновременно установить письменную связь с дежурным смежной железнодорожной станции.

15. После восстановления действия соответствующих систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов по этим системам возобновляется локальным актом (далее – приказ) диспетчера поездного, который обязан предварительно проверить свободу перегона.

16. Если системы интервального регулирования движения поездов и связи восстановлены ранее, чем диспетчерская связь, то дежурный по железнодорожной станции, пользующийся правом отправления поездов в преимущественном направлении, передает дежурному смежной железнодорожной станции телефонограмму следующего содержания:

«На перегоне между станциями движение поездов устанавливается по (указывается система интервального регулирования движения поездов).

Последним прибыл от Вас поезд № Отправлен к Вам поезд № ДСП ».

Дежурный по смежной железнодорожной станции, убедившись в свободе перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № Отправлен к Вам поезд № ..., перегон свободен. ДСП ».

После обмена этими телефонограммами дежурные обеих железнодорожных станций переходят к руководству движением поездов при посредстве основных систем интервального регулирования и связи.

III. Движение поездов на двухпутных перегонах

17. На двухпутных перегонах при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи поезд отправляется по правильному железнодорожному пути с разграничением их временем, положенным по расписанию для проследования поездом перегона, с прибавлением 3 минут, если в момент перерыва связи блокировка была установлена в соответствующем направлении.

Если дежурным по железнодорожной станции до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи было дано согласие на отправление поезда со смежной железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути, то после прибытия этого поезда на железнодорожную станцию, перед отправлением первого поезда по правильному железнодорожному пути дежурный по железнодорожной станции должен убедиться в свободе перегона от встречных поездов.

18. При наличии между железнодорожными станциями путевых постов, действовавших до перерыва связи как отдельные пункты перегона, эти посты остаются действующими и при перерыве связи.

В этом случае при отправлении поезда дежурный по железнодорожной станции выжидает время, положенное по расписанию для прибытия ранее отправленного поезда до путевого поста, с прибавлением 3 минут, и передает разрешение на следование поезда только до первого попутного путевого поста.

19. После восстановления соответствующих систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом диспетчера поездного, а при отсутствии диспетчерской связи – каждой железнодорожной станцией по правильному для нее железнодорожному пути.

20. Для выяснения свободности перегона в случаях, предусмотренных в пунктах 5, 6, 8, 17 настоящего Порядка, дежурному по железнодорожной станции разрешается использовать любую возможность (переговоры с дежурным смежной железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, в том числе по ремонтно-оперативной радиосвязи, автотранспортные средства, съемные автодрезины¹), а в случаях, предусмотренных в пункте 8 настоящего Порядка, одиночные локомотивы.

¹ Подпункт 3.2.36 пункта 3.2 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М., «Стандартинформ», 2019).