

ПРИЛОЖЕНИЕ № 14
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работе
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

**Порядок организации приема, отправления поездов и производства маневров
в условиях нарушения работоспособного состояния устройств
железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях**

1. При возникновении каких-либо отклонений в индикации аппарата управления, а также при получении информации от машиниста поезда, работников инфраструктуры о неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, дежурный по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной), работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан в первую очередь, проверить, что неисправности не являются следствием:

1) самопроизвольного движения вагонов, самовольного выезда или схода железнодорожного подвижного состава, взреза стрелки;

2) неправильных действий работников железнодорожного транспорта (в том числе своих действий).

При этом дежурный по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной), работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязаны дополнительно проверить, что:

1) железнодорожный путь приема (первый блок-участок удаления) и изолированные участки по маршруту предполагаемого следования поезда свободны;

2) присутствует контроль положения всех стрелок, в том числе охранных, входящих в маршрут, и они правильно установлены по маршруту;

3) железнодорожный путь и стрелки, входящие в требуемый маршрут, не замкнуты в ранее приготовленные маршруты;

4) ключ-жезл находится в аппарате и правильно установлен;

5) отключен заградительный светофор на железнодорожном переезде, расположенном в пределах железнодорожной станции или на первом блок-участке удаления, или сигнал централизованного ограждения составов поездов, или аналогичные устройства (в зависимости от характера возникшего нарушения в работе устройств);

б) приготовленный маршрут соответствует направлению следования поезда и установленному направлению блокировки;

7) отсутствуют нарушения положений локальных нормативных актов владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) о порядке пользования устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики.

2. Установив наличие нарушения нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан немедленно сделать запись в журнале осмотра и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики и действовать в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

До устранения неисправности и проверки работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и до занесения соответствующих записей работников подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, и работников причастных служб владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в журнал осмотра, дежурному по железнодорожной станции, независимо от поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами, в том числе, если контроль свободности или занятости изолированных участков и положения централизованных стрелок возобновился, или произошли изменения показаний на аппарате управления, но при этом соответствующие записи в журнале осмотра не выполнены.

Если неисправность устройств железнодорожной автоматики и телемеханики связана с распломбированием устройств, то об этом указывается в записи, производимой в журнале осмотра.

При наличии счетчиков нажатия непломбируемых кнопок в журнале осмотра указываются показания счетчика в записях о неисправности и о восстановлении работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

3. В зависимости от характера неисправности работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, не ожидая прибытия работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, обязан лично или через соответствующих работников железнодорожной станции, в том числе, используя имеющиеся в его распоряжении средства связи, выяснить причину нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики внешним осмотром железнодорожных путей и стрелок:

1) при появлении ложной занятости изолированного участка (железнодорожный путь, стрелочная секция, бесстрелочный участок, оборудованные рельсовыми цепями) – не замкнута ли рельсовая цепь посторонним предметом;

2) если стрелка не переводится с пульта управления – не попал ли посторонний предмет между остряком и рамным рельсом.

Если после внешнего осмотра будет установлена и устранена причина нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, разрешается возобновить пользование устройствами.

О причинах нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и их устранении дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, делает запись в последней графе журнала осмотра.

4. Если внешним осмотром причина нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики не обнаружена и не устранена, то до устранения повреждения, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен принимать и отправлять поезда и производить маневровые передвижения с проверкой свободности железнодорожного пути и стрелок, и приготовлением маршрутов в порядке, предусмотренном для таких случаев владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 28 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемым настоящим Приказом (далее – Инструкция), по нормам, предусмотренным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции, а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования (далее – техническо-распорядительный акт).

5. При ложной занятости стрелочных изолированных участков перевод соответствующих стрелок электрической централизации осуществляется с использованием ответственных команд вспомогательного режима (путем задания индивидуальных ответственных команд или с помощью пломбируемых вспомогательных кнопок, или кнопок со счетчиком числа нажатий). О каждом случае использования ответственных команд или о снятии пломб работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись

в журнале осмотра. Перед каждым переводом такой стрелки работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан убеждаться в том, что участок пути свободен от подвижного состава.

Прием, отправление поездов и маневровые передвижения по маршрутам, в которые входят ложно занятые участки, производятся при запрещающих показаниях светофоров, за исключением случая, изложенного в пункте 6 приложения № 3 к Инструкции.

На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением, при неисправности стрелочного изолированного участка, когда последний показывает ложную занятость, соответствующая группа стрелок переводится с пульта местного управления или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

6. При ложной занятости железнодорожного пути приема или бесстрелочного изолированного участка работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан лично или через ответственных за данный участок работников железнодорожного транспорта, установленных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в техническо-распорядительном акте станции, убеждаться в его свободности от железнодорожного подвижного состава. Прием поездов на такие железнодорожные пути должен производиться при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора.

На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением при необходимости приема поезда на железнодорожный путь с ложной занятостью, прием производится при запрещающем показании входного светофора по локальному акту (далее – приказ) диспетчера поезда (дежурного по железнодорожной станции, с которой осуществляется телеуправление) после проверки им через работника, указанного в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемые образцы которого приведены в приложении № 21 к Инструкции, а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, фактической свободности железнодорожного пути приема, или железнодорожная станция передается на резервное управление.

На отдельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, проверку свободности железнодорожного пути приема поезда разрешается возлагать на локомотивную бригаду в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

7. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, в случае обнаружения фактической занятости станционного железнодорожного пути, стрелочного или бесстрелочного участка или первого блок-участка удаления, а индикация на аппарате управления показывает их свободность (ложную), обязан:

1) отключить автодействие светофоров и перейти на индивидуальное управление ими, если светофоры находились на автодействии;

2) немедленно сделать об этом запись в журнале осмотра и вызвать работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

До устранения неисправности работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, разрешается:

1) прием и отправление поездов и маневровые передвижения осуществлять при запрещающих показаниях светофоров;

2) устанавливать маршруты для приема, отправления поездов и маневровых передвижений только после того, как он убедится в свободности изолированного участка от железнодорожного подвижного состава лично или через работников железнодорожной станции, указанных в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования). В случае обнаружения ложной свободности первого блок-участка удаления, дежурный по железнодорожной станции и диспетчер поездной должны действовать, как и при его ложной занятости в соответствии с пунктом 17 приложения № 1 к Инструкции.

По прибытии, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан устранить неисправность, а при невозможности – выключить участок без сохранения пользования сигналами.

8. Если на аппарате управления отсутствует контроль положения централизованной стрелки, то ее исправность и правильность установки в маршруте должны быть проверены на месте лично дежурным по железнодорожной станции или работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

Стрелка должна быть заперта на закладку и навесной замок, а в ее электроприводе выключен блок-контакт (опущена курбельная заслонка). Ключ от запертой стрелки должен храниться у дежурного по станции или у работника согласно техническо-распорядительному акту железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

Движение поездов по такой стрелке производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или выключения стрелки с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в

положении, которое контролируется на пульте (аппарате) управления, поезда пропускаются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

В случае потери контроля¹ положения централизованной стрелки на пульте (аппарате) управления под проходящим поездом (маневровым составом) дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, принимает меры к остановке движущегося поезда (маневрового состава) по этому стрелочному переводу.

9. Если стрелка не переводится с пульта (аппарата) управления электрической централизации, то после внешнего осмотра и до устранения неисправности работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, с разрешения диспетчера поезда переводит стрелку на аварийное управление (курбелем).

Перевод стрелки курбелем (курбельная заслонка должна быть опущена) осуществляется работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

После устранения неисправности и восстановления действия стрелки работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики поднимает курбельную заслонку вверх. При переводе на аварийное управление одной из спаренных стрелок² или стрелки с подвижным (поворотным) сердечником крестовины³ вторая стрелка или подвижный сердечник тоже должны переводиться на аварийное управление.

При переводе курбелем спаренных стрелок или стрелки с подвижным сердечником крестовины обе стрелки или стрелка и подвижной сердечник должны быть поставлены в одинаковое (плюсовое или минусовое) положение.

При переводе стрелки с подвижным сердечником крестовины на аварийное управление (курбелем) первым должен переводиться и запирается подвижный сердечник, а затем острия стрелки с запирающим их установленным порядком.

После каждого перевода стрелки при помощи курбеля, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен выполнить операции, соответствующие переводу стрелки в требуемое положение (установить рукоятку этой стрелки на пульте (аппарате) управления в положение, соответствующее положению стрелки, или при кнопочном управлении нажать кнопку соответствующего положения).

¹ Подпункт 169 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ»), с изменениями ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты, 2011, № 11) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

² Подпункт 41 пункт 3 ГОСТ Р 53431-2009.

³ Подпункт 36 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

Для получения контроля положения стрелки, переведенной курбелем, если соответствующий участок пути показывает ложную занятость, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен воспользоваться ответственной командой вспомогательного перевода стрелки (распломбировать и нажать кнопку вспомогательного перевода стрелки или воспользоваться кнопкой со счетчиком числа нажатий или с автоматизированного рабочего места послать ответственную команду), а для стрелок, замкнутых в маршруте – предварительно произвести искусственную разделку маршрута.

Если на аппарате управления после перевода стрелки курбелем сохраняется контроль ее положения, то прием, отправление поездов и маневровые передвижения осуществляются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров. В правильности установки в маршруте стрелки, переводимой курбелем, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, убеждается по докладу работника, осуществляющего перевод этой стрелки, и по наличию контроля на пульте (аппарате) управления.

Если электрический контроль положения стрелок, переводимых курбелем, нарушен, то на рукоятку (кнопки) таких стрелок надевается колпачок (колпачки), а при наличии автоматизированного рабочего места производятся действия по их индивидуальному замыканию (блокировка соответствующей управляющей командой). Стрелки (подвижные сердечники крестовины) запираются в маршруте на закладки и навесные замки, ключи от которых во время движения поездов должны храниться у ответственного за данный участок работника, установленного в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

О положении и запираии таких стрелок в маршруте работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен убеждаться лично или по докладам ответственных за данный участок работников, установленных в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции. Движение поездов по маршрутам, в которые входят такие стрелки, должно производиться при запрещающих показаниях светофоров и опущенных вниз курбельных заслонках в электроприводах стрелок, переводимых курбелем.

10. Если перевести стрелку с центрального пульта диспетчерской централизации (или аппарата телеуправления) невозможно, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной станции телеуправления) обязан направить работника, производящего очистку стрелок, или работника, указанного в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях

необщего пользования), для осмотра и по возможности устранения причины нарушения управления.

Если работником, осуществляющим проверку, не обнаружена и (или) не устранена причина невозможности перевода стрелки, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной станции телеуправления) прекращает пропуск поездов по маршрутам, для которых требуется перевод данной стрелки.

При необходимости перевод данной стрелки производится с пульта местного управления или железнодорожная станция передается на резервное управление.

При невозможности перевода стрелки, в том числе с пульта местного управления или с пульта резервного управления, стрелка передается на аварийное управление (курбелем).

На отдельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, для осмотра, а при необходимости и перевода стрелок разрешается привлекать локомотивные бригады проходящих поездов в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

11. Если разрешающее показание входного (маршрутного) светофора самопроизвольно изменится на запрещающее, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан по индикации на аппаратах управления дополнительно убедиться в правильности установки стрелок, свободности изолированных участков и железнодорожного пути приема, после чего вновь открыть входной (маршрутный) светофор. Если светофор откроется, то пользоваться им разрешается и в дальнейшем. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра о случае самопроизвольного переключения сигнала и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

При самопроизвольном переключении выходного светофора при отправлении поезда на перегон, оборудованный автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан по индикации на аппаратах управления дополнительно убедиться в правильности установки стрелок, свободности изолированных участков и первого блок-участка от попутных поездов, после чего вновь открыть выходной светофор. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра о случае самопроизвольного переключения сигнала и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Если после самопроизвольного закрытия входного (маршрутного) светофора при правильном положении стрелок, свободности изолированных участков

и железнодорожного пути приема (проверяемой по индикации на аппаратах управления) вторично светофор не открывается, то поезда до выявления и устранения неисправности должны приниматься при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута.

Если после самопроизвольном закрытия выходного (маршрутного) светофора при правильном положении стрелок, свободности изолированных участков и первого блок-участка от попутных поездов вторично светофор не открывается (независимо от индикации на аппаратах управления), то поезда до выявления и устранения неисправности должны отправляться при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута.

При самопроизвольном закрытии и невозможности вторичного открытия выходного (маршрутного) светофора на перегонах с автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами руководствуется требованиями пунктов 15, 16, 19 приложения № 1 к Инструкции, а при полуавтоматической блокировке – пунктами 6 и 7 приложения № 3 к Инструкции.

12. При неисправности диспетчерской централизации, когда управление одной или несколькими железнодорожными станциями невозможно, диспетчер поезда должен перевести эти железнодорожные станции на резервное управление. В этих случаях диспетчеру поезду запрещается руководствоваться показаниями приборов, контролирующими положение железнодорожных путей, стрелок и светофоров этих железнодорожных станций.

13. При неисправности контрольного замка на стрелке, когда замок нельзя отпереть или запереть, а работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики отсутствует на железнодорожной станции, дежурный по железнодорожной станции после записи в журнале осмотра дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры⁴. Ключ от снятого замка передается дежурному стрелочного поста. В гнездо аппаратного замка этой стрелки вставляется красная табличка с надписью «Выключено».

В маршрутах приема, отправления поездов и в маневровых маршрутах указанная стрелка после установки в соответствующее положение закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

⁴ Подпункт 3.1.1 пункта 3.1 статьи 3 ГОСТ 33721-2016 «Межгосударственный стандарт. Гарнитуры электроприводов, внешние замыкатели для стрелочных переводов. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 19 сентября 2016 г. № 1153-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменением ГОСТ 33721-2016 «Гарнитуры электроприводов, внешние замыкатели для стрелочных переводов. Требования безопасности и методы контроля» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 2).

После доклада о готовности маршрута дежурный стрелочного поста по указанию дежурного по железнодорожной станции вставляет ключ от контрольного замка в аппарат для замыкания маршрута. В этом случае табличка «Выключено» закрепляется на ключе.

Прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения по маршруту, в который входит такая стрелка, осуществляются по разрешающим показаниям светофоров.

14. При утере (поломке) ключа стрелочного контрольного замка и отсутствии работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожной станции после оформления записи в журнале осмотра дежурный по железнодорожной станции дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры, а в гнездо аппаратного замка этой стрелки вставить красную табличку с надписью «Выключено».

До устранения неисправности прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения необходимо производить при запрещающих показаниях светофоров. В маршрутах указанная стрелка запирается на закладку и навесной замок.

15. Перед приемом или отправлением поезда по пригласительному сигналу или по соответствующим разрешениям при запрещающих показаниях светофоров на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, прежде чем воспользоваться пригласительным сигналом или выдать разрешение на прием или отправление поезда, обязан:

1) установить стрелочные рукоятки (кнопки) в положение, соответствующее положению стрелок в маршруте, и убедиться в правильности установки маршрута по индикации на аппарате управления. На все стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в маршрут и охранных, надеть красные колпачки. Проверка правильности установки и запираения стрелок, положение которых не контролируется на табло, осуществляется в соответствии с пунктом 8 настоящего Порядка. При электрической централизации с ящиком зависимости стрелки в маршруте, кроме того, запираются поворотом маршрутно-сигнальной рукоятки. После установки маршрута и проверки положения стрелок проверяется свобода железнодорожного пути по маршруту следования поезда (работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, или по его распоряжению работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования), а также свобода

изолированных стрелочных участков, входящих в маршрут, и смежных негабаритных участков;

2) замкнуть при наличии маневровых маршрутов соответствующий маршрут приема или отправления поезда путем открытия попутных маневровых светофоров. Свободность пути по маршруту следования проверяется по индикации на пульте (аппарате) управления, а при ее отсутствии – в соответствии с подпунктом 1 настоящего пункта. Машинисты поездов руководствуются показаниями пригласительного сигнала или соответствующим разрешением, выдаваемым на право проезда входного, маршрутного или выходного светофора с запрещающим показанием. Когда невозможно открыть маневровые светофоры (или при отсутствии маневровых маршрутов) стрелки замыкаются специальными кнопками «замыкание стрелок» или управляющими командами (при их наличии на пульте управления);

3) выполнить перевод стрелок в положение, соответствующее маршруту, с пульта резервного (местного) управления, с навешиванием красных колпачков на рукоятки при неисправности системы телеуправления (кодového управления) на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией с телеуправлением (кодovým управлением). Правильность положения стрелок в маршруте проверяется по контрольным приборам на пульте резервного (местного управления), а свободность железнодорожного пути – работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, или по его распоряжению работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования). Пользоваться частью табло центрального поста, относящейся к району кодového управления, запрещается;

4) выполнять приготовление маневровых маршрутов при невозможности открытия маневровых светофоров (из-за их неисправности или выключения).

16. Получив сообщение о нарушении нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан определить, требуется ли выключение неисправного устройства из централизации (из зависимости), и сделать запись в журнале осмотра.

Работникам подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики запрещается:

1) приступать к устранению неисправностей устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях без разрешения дежурного по железнодорожной станции и без записи в журнале осмотра, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 110 Правил технической

эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемых настоящим Приказом.

2) по окончании ремонта или устранении неисправности вводить в действие устройства железнодорожной автоматики и телемеханики, работа которых временно прекращалась, без совместной с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, практической их проверки и не убедившись в исправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и правильности индикации на аппарате управления.

17. Порядок и сроки выключения централизованных стрелок, контрольных стрелочных замков с сохранением пользования сигналами устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с диспетчерской централизацией выключение стрелок или изолированных участков для устранения неисправностей производится после передачи железнодорожной станции на резервное управление.

Плановые работы, связанные с выключением устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, в соответствии с ежемесячными графиками, утвержденными уполномоченным представителем владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), производятся на основании телеграфного распоряжения указанных руководителей с назначением ответственного работника за обеспечение безопасности движения поездов.

Для оказания помощи работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, и контроля за его действиями по обеспечению безопасности движения поездов при выключении стрелок с сохранением пользования сигналами, на железнодорожной станции должен присутствовать начальник железнодорожной станции или его заместитель.

При выключении указанных устройств с сохранением пользования сигналами, проверка положения и замыкания выключенного устройства в маршруте должна производиться в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

После такой проверки прием или отправление первого поезда производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофора. При этом маршрут приема или отправления поезда разрешается замыкать попутными маневровыми маршрутами в соответствии с подпунктом 2 пункта 15 приложения

№ 14 к Инструкции. Прием и отправление последующих поездов осуществляется по разрешающим показаниям входного, выходного или маршрутного светофоров.

Запрещается одновременно открывать входной (маршрутный) и выходной светофоры для пропуска поезда по железнодорожной станции, если в маршрут приема и отправления входит стрелка, выключенная с сохранением пользования сигналами. Открытие выходного светофора для безостановочного пропуска поезда в этом случае должно осуществляться после проследования головой поезда входного (маршрутного) светофора.

При необходимости перевода выключенной стрелки для изменения маршрута или производства регулировочных работ со снятием крепления, перед тем как дать распоряжение о снятии крепления с остряков (остряка) и поворотного (подвижного) сердечника крестовины, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан произвести на аппарате управления действия, исключающие возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входит данная стрелка. Во время перевода или производства регулировочных работ со снятием крепления движение по стрелке запрещается.

По окончании перевода стрелки или регулировочных работ на ней остряки (остряк) и поворотный (подвижный) сердечник крестовины закрепляются и запираются в требуемом положении в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), о чем ответственный работник докладывает работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами.

Охранные, в том числе спаренные стрелки (съезды) должны быть установлены в положение, исключающее их одновременный перевод, который создает угрозу безопасности движения поездов.

После получения доклада от работника железнодорожной станции (или личного убеждения) в правильном выполнении всех указанных действий, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, приводит кнопки (рукоятки) на пульте (аппарате) управления в соответствие с фактическим положением стрелки и продолжает пропуск поездов по разрешающим показаниям светофоров.

18. При выключении централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных замков и устройств без сохранения пользования сигналами, прием и отправление поездов производятся при запрещающем показании входных, маршрутных и выходных светофоров, при этом проверка свободности железнодорожного пути, положения и замыкания каждой стрелки в маршруте производится в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

19. В каждом случае выключения стрелки или изолированного участка, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики совместно

с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, по индикации на пульте (аппарате) управления должен проверить, выключено ли именно то устройство, о котором сделана запись в журнале осмотра.

Перед выключением стрелки или изолированного участка, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, или по его указанию оператор поста централизации обязан установить стрелки в требуемое положение и надеть на стрелочные рукоятки (кнопки) выключаемой стрелки или стрелок, входящих в выключаемый изолированный участок, красные колпачки.

Перед выключением, централизованная стрелка, по которой не запрещено движение ввиду производства работ, должна закрепляться и запирается:

- 1) с сохранением пользования сигналами (без разъединения остяков) – на типовую скобу, закладку и навесной замок;
- 2) без сохранения пользования сигналами, если остяки отсоединяются от электропривода – на типовую скобу, закладку и навесной замок;
- 3) без сохранения пользования сигналами, если остяки не отсоединяются от электропривода – на закладку и навесной замок.

Подвижный сердечник крестовины закрепляется специальным устройством и запирается на навесной замок.

При ремонте или неисправности стрелки, когда нарушается механическая связь между остяками (разъединение остяков), ее остяки закрепляются в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Прижатый остяк запирается на закладку и навесной замок.

При выключении спаренных стрелок без сохранения пользования сигналами, стрелка, на которой не производятся ремонтные работы, запирается на закладку и навесной замок, а с сохранением пользования сигналами – закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

Ключ (ключи) от запертой стрелки (спаренных стрелок) в течение всего периода выключения должен (должны) храниться у дежурного по железнодорожной станции (работника, выделенного для обслуживания стрелки, или руководителя, ответственного за обеспечение безопасности движения поездов).

Закрепление стрелки производится работником подразделения пути в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с записью в журнале осмотра или передачей соответствующей телефонограммы. Ответственным за надежность закрепления остяков стрелки (подвижного сердечника крестовины) является работник подразделения пути. Запирание стрелки на закладку и навесной замок производится работником железнодорожной станции, который отвечает за ее правильное положения в маршруте и надежность запирания навесным замком,

согласно указанию работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами.

По окончании работ до снятия крепления со стрелки, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, совместно с работником подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики должны проверить и убедиться в соответствии положения стрелки (подвижного сердечника) положению стрелочной рукоятки (нажатию соответствующей кнопки) и контролю на пульте управления.

20. На железнодорожных станциях, оборудованных системами управления и контроля устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на базе аппаратно-программных средств, порядок установки и запираения стрелок в маршруте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

21. Для производства ремонта устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, не требующего по своему характеру предварительной записи в журнале осмотра, отдельные стрелки или горловины железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении, допускается передавать диспетчером поездным на местное управление.