

ПРИЛОЖЕНИЕ № 20  
к Инструкции по организации  
движения поездов и маневровой  
работы на железнодорожном  
транспорте Российской Федерации

**Типовые требования к ведению регламента служебных переговоров**

**I. Общие положения**

1. Типовые требования к ведению регламента служебных переговоров при производстве маневровой и поездной работы (далее – Типовые требования) предназначены для работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность, которых связана с движением поездов и маневровой работой.

На участках обращения скоростных и высокоскоростных поездов регламент переговоров устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

2. Типовые требования устанавливают приоритетность выполнения машинистами и руководителями маневров требований сигналов над всеми командами (сообщениями и указаниями), за исключением команд на остановку в случае угрозы жизни, здоровью людей или безопасности движения.

3. Для исключения возможного неверного восприятия все команды (указания, сообщения) должны носить адресный характер (номер поезда, номер локомотива или его позывного, фамилии работников железнодорожного транспорта).

4. Переговоры между работниками, задействованными в маневровой и поездной работе, ведутся в свободной форме с соблюдением следующих требований:

а) команды (указания, сообщения), передаваемые по радиосвязи и двусторонней парковой связи, должны быть лаконичными и понятными;

б) работник, передавший указание (команду, сообщение), обязан убедиться в правильности его восприятия машинистом локомотива (руководителем маневров);

в) если машинист (руководитель маневров) не уверен в правильности восприятия сигнала (указания, сообщения, команды) он обязан выяснить обстановку до начала передвижений.

5. Запрещается вести переговоры по радиосвязи, не связанные с движением поездов и производством маневровой работы.

## **II. Ведение служебных переговоров при организации движения поездов**

6. При безостановочном пропуске поезда по главным железнодорожным путям раздельного пункта при разрешающих показаниях светофоров (входного, маршрутного и выходного), а также исправной работе локомотивных приборов безопасности и отсутствии необходимости в передаче непредвиденных предупреждений по маршруту следования поезда переговоры по радиосвязи между дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) и машинистом локомотива не ведутся.

7. При отправлении поезда, когда имеются два (три – при четырехзначной автоматической блокировке) и более свободных блок-участков удаления, полностью приготовлен маршрут отправления, отсутствует необходимость передачи непредвиденных предупреждений по маршруту следования поезда переговоры по радиосвязи между дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) и машинистом локомотива не ведутся.

8. Дежурный по железнодорожной станции обязан вызвать машиниста поезда, находящегося на участке приближения к раздельному пункту (на первом или втором участке приближения в зависимости от условий приема поезда), и довести до него информацию о порядке следования:

1) при приеме поезда на железнодорожную станцию в случае, когда выходной (маршрутный) светофор сигнализирует запрещающее показание;

2) при необходимости передачи приказа на проследование входного (маршрутного) светофора с запрещающим показанием, знака «граница станции»;

3) при организации пропуска поезда по боковым железнодорожным путям, когда входной светофор не оборудован маршрутным указателем;

4) при следовании поезда вариантным маршрутом;

5) при приеме поезда на железнодорожный путь общего пользования, не предусмотренный локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, а на железнодорожный путь необщего пользования – владельца железнодорожного пути необщего пользования (неспециализированный железнодорожный путь), а также пассажирского поезда на боковой железнодорожный путь, когда графиком движения предусмотрен пропуск поезда без остановки по главному железнодорожному пути.

9. Порядок доведения информации до машинистов поездов диспетчером поездным при диспетчерской централизации устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок доведения информации до машинистов поездов о необходимости смены частоты (канала) поездной радиосвязи по маршруту следования поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок доведения информации до машинистов поездов дежурным по железнодорожной станции в случае приема поезда на тупиковый железнодорожный путь устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

10. Устанавливается следующая последовательность выполнения переговоров по радиосвязи при организации движения поездов:

1) вызов абонента и установление с ним связи;

2) доведение информации о порядке прибытия (отправления, следования) поезда на отдельный пункт;

3) повтор машинистом поезда полученной информации и убеждение дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) в правильности восприятия;

4) доведение сопутствующей информации (при необходимости). В качестве сопутствующей информации допускается передавать любую информацию по усмотрению дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного – при диспетчерской централизации), которая необходима машинисту для ведения поезда и связана с организацией движения и технологией работы железнодорожного транспорта.

11. Если после трехкратного вызова машиниста поезда не удалось установить с ним связь, дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) принимает меры к остановке поезда:

переключением светофора на запрещающее показание без изменения положения стрелочных переводов на продолжении маршрута его следования (с передачей по радиосвязи информации об изменениях показания светофора). Кроме того, принимаются меры к изолированию маршрута приема (отправления, следования) поезда в случае возможного проезда машинистом поезда светофора (входного, маршрутного или выходного) с запрещающим показанием;

на электрифицированных линиях – передачей сообщения диспетчеру дистанции электроснабжения о необходимости снятия напряжения в контактной сети по маршруту следования поезда;

направлением работника железнодорожного транспорта навстречу поезду для подачи ручного сигнала остановки.

12. При необходимости немедленной остановки поезда в случаях, предусмотренных Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными настоящим Приказом (далее – Правила),

дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) передает машинисту поезда команду об остановке с указанием причин и убеждается в правильности восприятия команды.

В случае возникновения аварийной ситуации сообщение в эфир радиосвязи должно начинаться словами: «Внимание все!» и далее следует текст сообщения. При получении указанного сообщения работники, находящиеся в зоне действия радиосвязи, обязаны прекратить переговоры, выслушать сообщение и принять соответствующие меры.

13. Порядок переговоров перед приемом, отправлением или проследованием станции поездом, обслуживаемым машинистом без помощника машиниста, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

### **III. Ведение служебных переговоров при организации маневровой работы**

14. При организации маневровой работы все участники должны соблюдать следующие требования:

маневровая работа должна проводиться в соответствии с ранее доведенным планом маневровой работы (кратким указанием о последовательности маневровых передвижений при выполнении задания на маневровую работу);

работник, распоряжающийся маневрами (работник, единолично распоряжающийся организацией маневровой работы на железнодорожной станции или в отдельном районе железнодорожной станции – при ее делении на маневровые районы, на путях необщего пользования) доводит до руководителя маневров и машиниста план маневровой работы. При выполнении маневровых передвижений локомотивом или специальным самоходным подвижным составом, не обслуживаемым составительской бригадой (главным кондуктором), мотор-вагонным подвижным составом план маневровой работы доводится до машиниста;

в плане маневровой работы отражается следующая информация:

- 1) перечень работников, которым передается план маневровой работы;
- 2) операции, которые требуется выполнить;
- 3) маршрут движения (железнодорожные пути, задействованные в маневровых передвижениях, а также информация об их свободности или занятости);
- 4) информация о руководителе маневров (должность и фамилия), по указанию которого будут производиться маневровые передвижения.

15. При невозможности приготовления маневрового маршрута на весь путь следования (в соответствии с доведенным планом) работник, распоряжающийся

маневрами, обязан указать машинисту локомотива (руководителю маневров при движении вагонами вперед) литер светофора с запрещающим показанием, ограничивающего перемещение по станционным железнодорожным путям вагонов с локомотивом или локомотива без вагонов без перемены направления движения (далее – маневровый полурейс).

16. При необходимости изменения в процессе работы ранее доведенного плана маневровых передвижений работник, распоряжающийся маневрами, обязан уведомить об этом машиниста и руководителя маневров, и убедиться в правильности восприятия информации.

17. Перед изменением ранее подготовленного маршрута работник, распоряжающийся маневрами, обязан вызвать машиниста (руководителя маневров при движении вагонами вперед) и после его уведомления и получения согласия приступить к изменению маршрута.

18. Порядок присвоения позывных для локомотивов, применяемых в маневровой работе, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

#### **IV. Ведение регламента служебных переговоров при закреплении железнодорожного подвижного состава**

19. Запрещается передавать через третье лицо команды машинисту о выполнении операций, связанных с закреплением железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях.

20. При закреплении составов поездов на железнодорожных путях должна соблюдаться следующая последовательность обмена сообщениями и указаниями:

1) дежурный по железнодорожной станции с использованием имеющихся средств связи до прибытия поезда извещает работников, осуществляющих закрепление железнодорожного подвижного состава, о необходимости выхода к железнодорожному пути приема поезда;

2) после прибытия поезда дежурный по железнодорожной станции передает информацию машинисту о работниках, осуществляющих закрепление состава (фамилию и должность), а также о канале радиосвязи, с применением которого будут выполняться данные операции;

3) после установления состава поезда в требуемом месте железнодорожного пути приема дежурный по железнодорожной станции с использованием имеющихся средств связи передает работнику, осуществляющему закрепление железнодорожного подвижного состава, команду следующего содержания:

номер пути на котором необходимо закрепить железнодорожный подвижной состав;

количество осей в закрепляемом железнодорожном подвижном составе;  
номер расчетной формулы в соответствии с приложением № 12 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам (далее – Инструкция), применяемой для расчета необходимого количества тормозных башмаков;

необходимое количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) с распределением по сторонам железнодорожного подвижного состава в соответствии с нормами, установленными локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования);

номер локомотива и фамилию машиниста.

Работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава, обязан сверить указанное количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) на соответствие нормам установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), и при их соответствии повторить команду, а при несоответствии – сообщить дежурному по железнодорожной станции о несоответствии норм закрепления состава поезда.

При выявлении несоответствий норм закрепления состава поезда дежурный по железнодорожной станции обязан принять меры к определению правильного количества требуемых средств закрепления и повторно дать команду. Правильность восприятия команды дежурный по железнодорожной станции подтверждает словами «Верно, выполняйте!».

Указанная команда подается дежурным по железнодорожной станции последовательно каждому из работников, осуществляющих закрепление. При этом следующему работнику дежурный по железнодорожной станции передает команду после завершения операций по закреплению железнодорожного подвижного состава с противоположной стороны состава поезда и убедившись, что железнодорожный подвижной состав закреплен в соответствии с указанными командой и нормами закрепления.;

4) работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава, после получения команды и установки средств закрепления при необходимости наката обода колеса на полз тормозного башмака (стационарное устройство для закрепления) передает машинисту поезда по радиосвязи команду на движение и последующую остановку;

5) работник, осуществляющий закрепление железнодорожного подвижного состава, после выполнения команды производит по имеющимся средствам связи

доклад дежурному по железнодорожной станции с указанием количества и стороны укладки тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления);

б) дежурный по железнодорожной станции после убеждения, что средства закрепления установлены в соответствии с его командой и нормами закрепления, указанными в приложении № 12 к Инструкции, дает команду на отцепку локомотива от состава поезда с указанием машинисту количества установленных средств закрепления с каждой из сторон поезда.

21. При закреплении железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях при производстве маневровой работы должна соблюдаться следующая последовательность обмена сообщениями и указаниями:

1) работник, распоряжающийся маневровой работой, с использованием имеющихся средств связи передает руководителю маневров информацию:

номер железнодорожного пути, на котором необходимо закрепить железнодорожный подвижной состав;

количество осей в закрепляемом железнодорожном подвижном составе;

номер расчетной формулы в соответствии с приложением № 12 к Инструкции, применяемой для расчета необходимого количества тормозных башмаков;

необходимое количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) с привязкой к сторонам укладки согласно технико-распорядительному акту железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования);

2) руководитель маневров обязан повторить данное указание, а работник, его давший, подтвердить правильность восприятия словами «Верно, выполняйте!»;

3) руководитель маневров при необходимости передает машинисту локомотива команду на протягивание (осаживание) железнодорожного подвижного состава до установленных мест закрепления (стеллажей с тормозными башмаками; стационарных устройств закрепления; продольного профиля пути, на котором разрешено оставление подвижного состава без локомотива);

4) после остановки железнодорожного подвижного состава и установления средств закрепления, руководитель маневров при необходимости наката обода колеса на полз тормозного башмака (стационарное устройство для закрепления) передает машинисту локомотива по радиосвязи команду на движение и остановку;

5) руководитель маневров после закрепления железнодорожного подвижного состава по имеющимся средствам связи производит доклад работнику, распоряжающемуся маневровой работой, с указанием количества и стороны

укладки тормозных башмаков (установления стационарных устройств закрепления);

б) работник, распоряжающийся маневровой работой, после убеждения, что средства закрепления установлены в соответствии с командой дежурного по железнодорожной станции и нормами закрепления, указанными в приложении № 12 к Инструкции, дает команду машинисту на отцепку локомотива от состава с указанием машинисту количества установленных средств закрепления с каждой из сторон.

22. Подробный порядок ведения регламента служебных переговоров при выполнении операций, связанных с закреплением железнодорожного подвижного состава, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных необщего пользования).

Порядок выполнения операций, по закреплению подвижного состава, в условиях использования ручных сигналов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

#### **V. Ведение регламента служебных переговоров между машинистом и помощником машиниста**

23. Перед отправлением поезда с начальной железнодорожной станции при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора или полученном разрешении в соответствии с положениями Инструкции, машинист и помощник машиниста обязаны выполнить переговоры, в которых помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту (далее – регламент «Минута готовности»):

1) о наличии поездных документов и бланка ДУ-61, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции;

2) о включении приборов безопасности и радиостанции;

3) об отпуске стояночного тормоза (при приемке на станционных железнодорожных путях);

4) о наличии справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии (кроме мотор-вагонного подвижного состава);

5) о соответствии номера хвостового вагона в справке об обеспечении поезда тормозами и их исправном действии и натурном листе поезда (кроме мотор-вагонного подвижного состава);

б) о проведении опробования тормозов (для грузовых поездов дополнительно – о плотности тормозной магистрали поезда);

7) о давлении в тормозной и напорной магистралях;



8) о показании локомотивного светофора или устройств индикации локомотива (далее – локомотивный светофор);

9) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной постановки ручки крана машиниста в первое положение;

10) о показании выходного (маршрутного) светофора с железнодорожного пути отправления;

11) об установленной скорости следования по маршруту отправления в км/ч;

12) об отсутствии сигналов остановки с железнодорожного пути и поезда и о том, что время стоянки пассажирского поезда согласно расписанию закончилось.

24. Машинист перед отправлением поезда должен убедиться:

1) в наличии разрешающего показания выходного (маршрутного) светофора с железнодорожного пути отправления и соответствующем ему показании локомотивного светофора или в соответствии разрешения, полученного в соответствии с Инструкцией;

2) в отсутствии сигналов остановки, подаваемых с железнодорожного пути;

3) в отсутствии поезда по маршруту отправления.

В случае выполнения указанных условий машинист приводит поезд в движение.

25. После приведения поезда в движение машинист и помощник машиниста обязаны, поочередно открывая боковые окна, или с помощью зеркал заднего вида (камер видеонаблюдения) проверить и доложить друг другу об отсутствии (наличии) сигналов остановки, а также о состоянии поезда.

26. Перед отправлением поезда с промежуточной железнодорожной станции или после остановки на перегоне при разрешающем показании путевого светофора или разрешения, полученного в соответствии с Инструкцией, машинист и помощник машиниста обязаны выполнить регламент «Минута готовности», при котором помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту:

1) о включенном состоянии устройств безопасности и радиостанции;

2) о времени стоянки от последнего опробования тормозов – для пассажирских поездов или о плотности тормозной магистрали поезда – для грузовых поездов;

3) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной (не более 0,5 с) постановки ручки крана машиниста в первое положение;

4) о давлении в тормозной магистрали;

5) о показании путевого светофора (при его наличии);

б) о показании локомотивного светофора;

7) об установленной скорости следования в км/ч.

Помощник машиниста мотор-вагонного подвижного состава объявляет машинисту информацию в соответствии с подпунктами 5 – 7 настоящего пункта и показание сигнализации закрытия дверей для посадки (высадки) пассажиров.

27. Помощник машиниста обязан доложить машинисту о правильном приготовлении маршрута следования поезда по некодированным железнодорожным путям железнодорожной станции в пределах видимости: «Маршрут приготовлен правильно с ... пути на ... путь». Машинист, убедившись в правильном приготовлении маршрута, обязан повторить: «Вижу, маршрут приготовлен правильно». Помощник машиниста обязан доложить машинисту показание выходного (маршрутного) светофора при его проследовании (на расстоянии

от 10 до 15 м до выходного (маршрутного) светофора): «Маршрутный (выходной) светофор с ... пути (называет показание светофора)». Машинист, убедившись в показании выходного (маршрутного) светофора, обязан ответить: «Вижу выходной (маршрутный) с ... пути (называет показание светофора)».

28. После проследования поездом железнодорожной станции помощник машиниста обязан доложить машинисту об установленной скорости движения по перегону, перегонному времени хода, а также о наличии постоянных и временно действующих ограничениях скорости.

29. В пути следования помощник машиниста обязан докладывать машинисту о показаниях светофоров (кроме проходных светофоров при автоматической блокировке, сигнализирующих зеленым огнем), показаниях локомотивного светофора (при отсутствии видимости напольного светофора), а также об изменениях показаний локомотивного светофора, сигналах остановки, подаваемых с железнодорожного пути и поезда, сигналах ограждения мест производства работ.

Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.

30. Помощник машиниста обязан предупреждать машиниста о приближении:

1) к местам проверки действия автоматических тормозов в поезде с указанием километра, пикета и скорости начала торможения;

2) к железнодорожным переездам;

3) к местам действия предупреждения об ограничении скорости (на расстоянии от 1,5 до 2,0 км).

Места ограничения скорости движения, огражденные знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», помощник машиниста обязан проследовать, стоя на своем рабочем месте.

31. При следовании поезда по кривым участкам железнодорожного пути, при приближении к искусственным сооружениям (тоннели, мосты, виадуки)

и железнодорожным станциям машинист и помощник машиниста обязаны поочередно через боковые окна или с помощью зеркал заднего вида (камер видеонаблюдения) осматривать поезд и докладывать друг другу о состоянии поезда в пределах видимости.

32. На двухпутных и многопутных участках железнодорожного пути помощник машиниста обязан осматривать встречный поезд и докладывать машинисту о результатах осмотра, а в случае обнаружения в проследовавшем поезде неисправностей или нарушений, угрожающих безопасности движения, по радиосвязи сообщить об этом машинисту проследовавшего поезда, дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поезвному.

33. При дублировании показаний светофоров машинист и помощник машиниста обязаны называть их назначение (проходной, предупредительный, входной, маршрутный, повторительный, выходной, маневровый), а на железнодорожных станциях и многопутных участках – также принадлежность по номеру железнодорожного пути. Там, где на светофорах имеются маршрутные указатели, их показания также повторяются друг другу.

34. При приближении к светофору с одним желтым (немигающим) огнем или двумя желтыми (немигающими) огнями помощник машиниста обязан доложить машинисту установленную скорость его проследования и величину давления в тормозной магистрали.

35. При приближении локомотива к входному светофору железнодорожной станции помощник машиниста в пределах его видимости обязан доложить машинисту о показании входного светофора и установленную скорость движения по железнодорожной станции. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.

36. При проследовании железнодорожной станции машинист и помощник машиниста обязаны следить за правильностью подготовленного маршрута, свободностью железнодорожного пути и показанием выходного (маршрутного) светофора, обмениваться между собой информацией о маршруте следования поезда и скорости движения следующего содержания: «Выходной (маршрутный) светофор с ... пути — (называет показание светофора), скорость ... км/ч». Помощник машиниста при проследовании поездом железнодорожной станции обязан наблюдать за показаниями светофоров и свободностью железнодорожного пути, стоя на своем рабочем месте.

37. При вступлении поезда на блок-участок с запрещающим показанием светофора помощник машиниста обязан приблизиться к рабочему месту машиниста, проверить и доложить машинисту о положении контроллера машиниста и ручек крана машиниста, давлении в тормозной и напорной магистралях, напомнить машинисту о необходимости снижения скорости. После

этого помощник машиниста обязан наблюдать за показанием светофора и свободностью железнодорожного пути. При этом машинист и помощник машиниста при каждой подаче прибором безопасности звукового сигнала либо при наличии на локомотиве устройства системы автоматического управления тормозами через интервал от 30 до 40 с обязаны докладывать друг другу о приближении к светофору с запрещающим показанием и остановить поезд перед этим светофором. В случае невыполнения машинистом указанного порядка действий при следовании на запрещающий сигнал светофора и непринятия машинистом мер к остановке поезда помощник машиниста обязан остановить поезд.

Помощнику машиниста в целях исключения случаев невыполнения указанного порядка действий запрещается покидать кабину управления железнодорожным подвижным составом в следующих случаях:

- 1) при проследовании железнодорожной станции;
- 2) при приближении к светофорам, показания которых требуют снижения скорости или остановки;
- 3) при следовании по местам уменьшения скорости, огражденным знаками «Начало опасного места», «Конец опасного места» и указанным в бланках ДУ-61, рекомендованный образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции;
- 4) при горящем белом огне на локомотивном светофоре (кроме участков, не оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов);
- 5) при следовании по некодированным железнодорожным путям;
- 6) в пределах искусственных сооружений;
- 7) при выключенных устройствах автоматической локомотивной сигнализации.

38. По разрешению машиниста помощник машиниста обязан при следовании по зеленым огням проходных светофоров осматривать машинное (дизельное) отделение локомотива, вагоны мотор-вагонного подвижного состава. При осмотре помощник машиниста обязан, в зависимости от вида тяги, проверить работу электрического оборудования и аппаратов, вспомогательных машин<sup>1</sup>, состояние дизель-генераторной установки, вспомогательных агрегатов и холодильных устройств, показания измерительных приборов, наличие (отсутствие) постороннего стука и скрежета в ходовых частях, наличие (отсутствие) задымленности.

<sup>1</sup> Подпункт 2.3.52 пункта 2.3 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8).

По возвращении в кабину управления помощник машиниста обязан проверить показания путевого и локомотивного светофоров, доложить машинисту об их показаниях. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее. После этого помощник машиниста обязан доложить машинисту о результатах осмотра машинного (дизельного) отделения и вагонов мотор-вагонного подвижного состава.

39. В случае приема поезда на железнодорожную Останцию или отправления с железнодорожной станции при запрещающем показании светофора, погасших основных огнях светофора по одному из разрешений, установленных Инструкцией, а также при наличии белого огня на локомотивном светофоре помощник машиниста обязан докладывать машинисту о положении каждой стрелки по маршруту следования поезда.