

ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ  
от 26 декабря 2011 г. N 2792р

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ И ВВОДЕ В ДЕЙСТВИЕ ИНСТРУКТИВНЫХ УКАЗАНИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ АВАРИЙНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"**

В целях установления на железных дорогах открытого акционерного общества "Российские железные дороги" единых требований по оповещению причастных лиц, вызову, отправлению и продвижению восстановительных поездов к месту железнодорожного транспортного происшествия, порядку ведения работ по ликвидации его последствий, в том числе при аварийных ситуациях с опасными грузами:

1. Утвердить прилагаемые **Инструктивные указания** по организации аварийно-восстановительных работ на железных дорогах ОАО "Российские железные дороги" (далее - Инструктивные указания) и ввести в действие с 1 января 2012 г.

2. Признать утратившим силу **распоряжение** ОАО "РЖД" от 8 июня 2006 г. N 1153р "Об утверждении и вводе в действие Инструктивных указаний по организации аварийно-восстановительных работ на железных дорогах ОАО "Российские железные дороги"".

3. Начальникам департаментов, филиалов и структурных подразделений ОАО "РЖД":

3.1. Довести настоящее распоряжение до всех причастных работников.

3.2. Организовать изучение вышеуказанных Инструктивных указаний с принятием зачетов в установленном порядке.

4. Начальникам железных дорог - филиалов ОАО "РЖД" организовать приведение в соответствие с требованиями Инструктивных указаний местных инструкций, схем оповещения и других нормативных документов, касающихся ликвидации последствий железнодорожных транспортных происшествий и доложить в срок до 1 марта 2012 г. о проведенной работе в Департамент безопасности движения.

5. Контроль за исполнением требований данного распоряжения оставляю за собой.

Вице-президент ОАО "РЖД"  
А.Г.Тишанин

## **ИНСТРУКТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ АВАРИЙНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"**

### **1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1.1. Инструктивные указания по организации аварийно-восстановительных работ на железных дорогах ОАО "Российские железные дороги" (далее - Инструктивные указания) устанавливают основные требования по оповещению причастных лиц, вызову, отправлению и продвижению восстановительных поездов к месту железнодорожного транспортного происшествия, порядку ведения работ по ликвидации его последствий, в том числе при аварийных ситуациях с опасными грузами, в целях быстрейшего открытия прерванного движения поездов и минимизации ущерба от последствий данного происшествия.

1.2. В настоящих Инструктивных указаниях применяются следующие основные термины и сокращения:

- железнодорожное транспортное происшествие - событие, возникшее при движении железнодорожного подвижного состава и с его участием и повлекшее за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц (далее - происшествие);

- восстановительный поезд - специальное формирование ОАО "РЖД", предназначенное для ликвидации последствий сходов с рельсов подвижного состава, а также оказания помощи в пределах своих тактико-технических возможностей при ликвидации последствий происшествий природного и техногенного характера;

- аварийно-восстановительные работы - работы, проводимые в целях ликвидации последствий транспортных происшествий, а также происшествий природного и техногенного характера на инфраструктуре ОАО "РЖД";

- восстановительные силы и средства - силы и средства территориальных подразделений функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО "РЖД", а также дочерних и зависимых обществ ОАО "РЖД", предназначенные или привлекаемые для выполнения аварийно - восстановительных работ;

- опасный груз - груз, который в силу присущих ему свойств при определенных условиях при перевозке, выполнении маневровых, погрузочно-разгрузочных работ и хранении может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения, либо повреждения технических средств, устройств, оборудования и других объектов железнодорожного транспорта и третьих лиц, а также причинения вреда жизни и здоровью граждан, вреда окружающей среде;

- аварийная ситуация - условия, отличные от условий нормальной перевозки грузов, связанные с возгоранием, утечкой, просыпанием опасного груза, повреждением тары или подвижного состава с опасным грузом, которые могут привести или привели к взрыву, пожару, отравлению, облучению, заболеваниям, ожогам, обморожениям, гибели людей и животных; опасным последствиям для природной среды; а также случаи, когда в зоне аварии на железной дороге оказались вагоны, контейнеры или грузовые места с опасными грузами;

- ДАВС - дирекция аварийно-восстановительных средств - структурное подразделение железной дороги;

- ДЦС - центр организации работы железнодорожных станций - структурное подразделение дирекции управления движением - структурного подразделения

Центральной дирекции управления движением - филиала ОАО "РЖД";

- ДЦУП - диспетчерский центр управления перевозками дирекций управления движением - структурных подразделений Центральной дирекции управления движением - филиала ОАО "РЖД";

- МЧ - механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций дирекции по управлению терминально-складским комплексом - структурного подразделения Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом - филиала ОАО "РЖД";

- НУЗ ОАО "РЖД" - негосударственное учреждение здравоохранения ОАО "РЖД";

- РСЧС - Единая государственная система предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций;

- РЦБ - региональный центр безопасности - структурное подразделение ОАО "РЖД";

- ЦБЗ - Департамент безопасности ОАО "РЖД";

- ЦД - Центральная дирекция управления движением - филиал ОАО "РЖД";

- ЦДИ - Центральная дирекция инфраструктуры - филиал ОАО "РЖД"

- ЦУЭД - Центр управления эксплуатационной деятельностью Центральной дирекции управления движением - филиала ОАО "РЖД";

- ЦРБ - Департамент безопасности движения ОАО "РЖД";

- ЦСС - Центральная станции связи - филиал ОАО "РЖД";

- ЦУТСС - центр управления технологической сетью связи;

- ЦТУ - отдел технического управления сетями связи;

- ЦТО - центр технического обслуживания;

- ЦЧС - Ситуационный центр мониторинга и управления чрезвычайными ситуациями - структурное подразделение ОАО "РЖД";

- ФГП "ВО ЖДТ России" - Федеральное государственное предприятие "Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации".

1.3. Настоящие Инструктивные указания разработаны в соответствии с Конституцией Российской Федерации, федеральными законами, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, уставом и действующими нормативными актами ОАО "Российские железные дороги" (далее ОАО "РЖД") и распространяются на всех работников ОАО "РЖД", привлекаемых по кругу своих служебных обязанностей к проведению аварийно-восстановительных работ.

1.4. Ответственность за обеспечение четкого и своевременного выполнения установленного регламента действий работниками, участвующими в аварийно-восстановительных работах, возлагается на указанных работников.

1.5. Ответственность за общее руководство и организацию работ по ликвидации последствий аварийных ситуаций возлагается на заместителей начальников железных дорог по регионам.

1.6. Руководители территориальных подразделений функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО "РЖД", а также дочерних и зависимых обществ ОАО "РЖД" в процессе ликвидации последствий аварийных ситуаций оперативно подчиняются заместителю начальника железной дороги по региону в рамках создаваемого регионального оперативного штаба по ликвидации последствий чрезвычайной ситуации. Порядок создания регионального оперативного штаба указан в разделе 4 настоящих Инструктивных указаний.

1.7. Взаимодействие с руководителями территориальных подразделений дочерних и зависимых обществ ОАО "РЖД" по вопросам участия в ликвидации последствий аварийных ситуаций осуществляется в соответствии с [Регламентом](#) взаимодействия ОАО "РЖД" с зависимыми и дочерними обществами по вопросам обеспечения безопасности движения поездов, утвержденным распоряжением ОАО "РЖД" от 5 октября 2007 г. N 1950р, и заключенными соглашениями.

1.8. Взаимодействие железных дорог с территориальными органами Министерства

Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (далее - МЧС России) осуществляется на основании регламентов взаимодействия, разрабатываемых железными дорогами в соответствии с требованиями [распоряжения](#) ОАО "РЖД" от 29 сентября 2011 г. N 2112р "Об утверждении типового регламента взаимодействия железных дорог, других филиалов и структурных подразделений ОАО "РЖД" с региональными центрами МЧС России и управлениями на транспорте МВД России по федеральным округам по ликвидации чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте".

1.9. Взаимодействие железных дорог с органами Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (далее - Роспотребнадзор) по организации санитарно-гигиенического и противоэпидемического обеспечения ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте осуществляется в соответствии с [Соглашением](#) о сотрудничестве Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека и ОАО "Российские железные дороги" от 1 августа 2007 г. N 6/826 ([распоряжение](#) ОАО "РЖД" от 13 августа 2007 г. N 1522р).

1.10. Ответственность за постоянную готовность восстановительных поездов к выезду и проведению работ, техническую оснащенность и материально-техническое обеспечение, а также за оперативность и качество организации и выполнения работ с использованием привлекаемых восстановительных поездов возлагается на начальников ДАВС железных дорог.

1.11. На основе настоящих Инструктивных указаний железные дороги разрабатывают необходимые инструкции и другие нормативные документы (включая схемы оповещения) с учетом особенностей организационной работы по восстановлению прерванного движения поездов, местных условий и технического оснащения восстановительных поездов, а также устанавливают порядок взаимодействия с органами управления, силами и средствами территориальной подсистемы РСЧС, органами Роспотребнадзора и другими организациями, привлекаемыми к аварийно-восстановительным работам.

## 2. ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ О СХОДЕ С РЕЛЬСОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВЫЗОВА ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ПОЕЗДА, ДРУГИХ СИЛ И СРЕДСТВ НА ЛИКВИДАЦИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ ПРОИСШЕСТВИЯ

2.1. Передача информации о происшествии осуществляется в соответствии со схемой оповещения, утверждаемой начальником железной дороги.

2.2. В случаях схода с рельсов подвижного состава на перегоне или на станции локомотивная бригада обязана действовать согласно требований [Правил](#) технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, [Инструкции](#) по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, [Инструкции](#) по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, приказам и распоряжениям ОАО "РЖД", управлений железных дорог.

При докладе дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поезвному о произошедшем сходе локомотивная бригада должна сообщить: на каком пути, километре, пикете, стрелочном переводе находится голова поезда, а также дать максимально возможную информацию (полученную при осмотре места схода) о наличии пострадавших, расположении и степени повреждения подвижного состава, количестве сошедших вагонов, развале или разливе груза, наличии габарита по соседнему пути, повреждениях пути, контактной сети, других сооружений и устройств железной дороги.

2.3. Каждый работник железнодорожного транспорта в случае обнаружения схода с рельсов подвижного состава или другого происшествия природного или техногенного

характера на инфраструктуре ОАО "РЖД", создающего угрозу безопасности движения, причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц должен незамедлительно сообщить об этом с использованием любого вида связи дежурному по ближайшей железнодорожной станции, ограничивающей перегон, дежурному по поезду или дежурному персоналу ближайшего предприятия железнодорожного транспорта.

2.4. Дежурный по железнодорожной станции, получив информацию от локомотивной бригады или других работников железной дороги о нарушении безопасности движения немедленно сообщает ее диспетчеру поезду и начальнику станции или лицу, его замещающему.

2.5. Диспетчер поезда при получении от локомотивной бригады, дежурного по железнодорожной станции или другого должностного лица сообщения о происшествии обязан:

- немедленно сообщить дорожному диспетчеру (по району управления) ДЦУП и энергодиспетчеру дистанции электроснабжения;
- известить дежурных по железнодорожным станциям, начальников станций и машинистов поездов, находящихся на этом перегоне;
- закрыть перегон для движения поездов и прекратить отправление поездов на закрытый перегон;
- обеспечить беспрепятственное продвижение восстановительных поездов, в том числе с учетом их габаритов, пожарных поездов и других аварийных формирований в район восстановительных работ;
- своевременно подготовить ближайшие к месту восстановительных работ станции и участки для беспрепятственного продвижения восстановительных и пожарных поездов, а также других аварийно-восстановительных формирований;
- после завершения восстановительных работ передать дежурным по железнодорожным станциям и всем причастным приказ об открытии (возобновлении) движения поездов на ранее закрытом перегоне.

2.6. Дорожный диспетчер (по району управления) ДЦУП, получив от диспетчера поезда сообщение о происшествии обязан:

- 1) доложить о нем старшему дорожному диспетчеру ДЦУП;
- 2) немедленно отдать приказы:
  - диспетчеру поезду об отправлении восстановительных, а при необходимости пожарных поездов и аварийно-восстановительных дрезин района контактной сети (при местонахождении восстановительных поездов в границах его района управления);
  - старшим по смене телефонистам ручных телефонных станций, обслуживающим данные восстановительные поезда об оповещении работников восстановительных поездов и других причастных работников согласно утвержденным спискам;
  - старшим смены ЦТУ дирекции связи и ЦТО регионального центра связи - об организации связи с местом схода подвижного состава;
- 3) оповестить через телефонистку телефонного узла членов комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, других должностных лиц, назначенных ответственными за организацию восстановительных работ в районе управления согласно утвержденным спискам;
- 4) контролировать отправление и беспрепятственное продвижение восстановительных и пожарных поездов, других аварийных формирований в район восстановительных работ. При отключении контактной сети обеспечить подвод достаточного количества тепловозов.

2.7. Диспетчер дорожный локомотивный ДЦУП обязан обеспечить выделение потребного количества локомотивов для отправления восстановительных поездов в течение 15 минут с момента получения оперативного приказа.

2.8. Старший диспетчер дорожный (руководитель смены) ДЦУП после получения

информации от диспетчера дорожного (по району управления) обязан:

1) информировать начальника железной дороги, заместителя начальника железной дороги - главного ревизора по безопасности движения поездов, заместителя начальника железной дороги - начальника дирекции инфраструктуры, начальника ДАВС, главного диспетчера ЦУЭД, начальника регионального центра безопасности, начальника службы корпоративных коммуникаций органа управления железной дороги, начальника смены ЦЧС - не позднее 15 минут устно по телефону и 2 часов письменно (по факсимильной или электронной связи).

В случае необходимости, когда последствия нарушения безопасности движения поездов несут угрозу жизни и здоровью пассажиров, персонала ОАО "РЖД" и населения, сообщить оперативному дежурному территориального управления МЧС России и начальнику (оперативному дежурному) региональной дирекции медицинского обеспечения на железной дороге;

2) информировать председателя или заместителя председателя комиссии железной дороги по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций;

3) информировать старшего смены ЦТУ дирекции связи, а так же старшего смены ЦТО регионального центра связи по месту постоянной дислокации восстановительных поездов (при местонахождении восстановительных поездов за пределами района управления, на которые они направляются);

4) передать оперативные приказы:

- диспетчеру поезвному об отправлении восстановительных, а при необходимости пожарных поездов и аварийно-восстановительных дрезин района контактной сети (при местонахождении восстановительных поездов за пределами района управления, на которые они направляются);

- старшим по смене телефонистам ручных телефонных станций, в зоне ответственности которых находится оповещение выезжающих восстановительных поездов, работников восстановительных поездов и других причастных работников, выезжающих с этими восстановительными поездами (по утвержденным спискам);

- дежурно-диспетчерскому персоналу дирекций, служб, структурных подразделений железной дороги, а также структурных подразделений других филиалов ОАО "РЖД";

5) известить диспетчера филиала ФГП "ВО ЖДТ России" на железной дороге в случае возникновения пожара, аварийной ситуации с опасными грузами или угрозы хищения грузов из поврежденных вагонов;

6) контролировать продвижение восстановительных, пожарных поездов, других аварийных формирований к месту проведения восстановительных работ и сам ход производства этих работ, информируя главного диспетчера ЦУЭД и начальника смены ЦЧС.

2.9. Главный диспетчер ЦУЭД совместно с начальником смены ЦЧС контролирует ход восстановительных работ и восстановление нормального движения поездов после окончания восстановительных и ремонтных работ.

2.10. Дежурно-диспетчерский персонал дирекций, служб, структурных подразделений железной дороги, а также структурных подразделений других филиалов ОАО "РЖД", расположенных на территории железной дороги, получив приказ от старшего дорожного диспетчера (руководителя смены) ДЦУП, обязаны оповестить о случившемся руководителей согласно схемы оповещения.

2.11. Старший смены ЦТУ дирекции связи, кроме того, оповещает о происшествии старшего смены ЦУТСС ЦСС и приступает к организации каналов связи с местом происшествия.

2.12. Дежурный инженер ЦТО регионального центра связи, получив приказ от диспетчера дорожного по району управления ДЦУП об организации связи с местом происшествия, обязан немедленно поставить в известность об этом старшего смены ЦТУ дирекции связи, передать указание дежурному электромеханику связи об его отправлении

к месту происшествия наиболее оперативным видом транспорта (проходящим поездом, локомотивом, дрезиной, автомобилем, восстановительным поездом и др.) для организации на месте происшествия временного поста связи.

Дежурный инженер ЦТО регионального центра связи контролирует ход работ по организации связи с местом аварийной ситуации в соответствии с оперативными планами и схемами.

2.13. Если ближайший к месту происшествия электромеханик связи находится в пункте дислокации восстановительного поезда, диспетчер регионального центра связи обязан проконтролировать его выезд с восстановительным поездом.

2.14. Электромеханик связи в максимально возможный короткий срок, но не более 30 минут с момента прибытия на место работ, обязан подключить телефонные аппараты и проверить качество связи с поездным диспетчером, управлением железной дороги и ОАО "РЖД".

При отсутствии возможности организации связи по линиям ПГС, АВС, МЖС с использованием средств оперативно-технологической связи (при повреждении линий, шкафов связи, релейных шкафов, стоек коммутационной перегонной связи или при ограничении доступа к ним) должны использоваться другие средства связи, в том числе средства радиосвязи, сотовой и спутниковой связи.

При наличии в зоне происшествия устойчивой сотовой или спутниковой связи допускается организовать связь только с использованием этих видов связи.

2.15. Ответственность за своевременную организацию и качество связи с местом происшествия возлагается на:

- дежурного инженера ЦТО регионального центра связи - за связь с поездным диспетчером;
- старшего смены ЦТУ дирекции связи - за связь с управлением железной дороги;
- старшего смены ЦУТСС ЦСС - за связь с ОАО "РЖД".

2.16. До прибытия электромеханика связи на место происшествия диспетчер поездной и дежурный по станции в зависимости от конкретной ситуации используют для переговоров с местом схода поездную радиосвязь, перегонную связь, а также другие виды связи, задействованные на перегоне.

2.17. Начальник железнодорожной станции, где допущен сход подвижного состава, обязан:

2.17.1. Незамедлительно сообщить о случившемся начальнику Центра организации работы железнодорожных станций и заместителю начальника железной дороги по региону.

2.17.2. Немедленно прибыть на место происшествия и совместно с локомотивной бригадой, работниками станции и работниками других предприятий при их нахождении на месте происшествия уточнить данные о пострадавших и при необходимости организовать оказание им первой помощи.

2.17.3. Определить количество единиц сошедшего подвижного состава, длину поврежденного пути, контактной сети, возможность пропуска поездов по смежным путям и доложить об этом заместителю начальника железной дороги по региону, диспетчеру поездному.

2.17.4. На основании натурного листа поезда ф. ДУ-1 и личным осмотром установить наличие в сошедшем с рельсов или поврежденном подвижном составе вагонов с опасными грузами (в том числе, сопровождаемые проводниками) и номер аварийной карточки.

При их наличии доложить об этом диспетчеру поездному и заместителю начальника железной дороги по региону.

В этом случае порядок действий работников, участвующих в ликвидации последствий происшествия, должен осуществляться согласно Правилам безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по

железным дорогам.

При утрате поездных документов восстановить их содержание с помощью действующих автоматизированных систем управления.

При отсутствии на станции подключения к сетям передачи данных запросить необходимую информацию у диспетчера поездного.

2.17.5. Немедленно принять меры по вызову имеющейся аварийно-полевой команды, при наличии вагонов с опасными грузами сообщить номер аварийной карточки.

2.17.6. В случае пожара вызвать подразделения пожарной охраны, а при наличии пострадавших - работников здравпункта станции, медпункта вокзала, НУЗ ОАО "РЖД" или ближайшего к месту происшествия государственного учреждения здравоохранения и местных медицинских учреждений и продублировать информацию о пострадавших в региональную дирекцию медицинского обеспечения на железной дороге.

При наличии вагонов с опасными грузами сообщить номер аварийной карточки.

2.17.7. По указанию диспетчера поездного немедленно организовать перестановку на другие пути или отправку со станции подвижного состава, который не имеет схода с рельсов в оставшейся части поезда, и подготовить свободные пути на станции для возможных маневров прибывающего восстановительного поезда.

2.17.8. Лично хранить перевозочные документы на подвижной состав, сошедший с рельсов или имеющий повреждение.

2.18. Начальники железнодорожных станций, ограничивающих перегон, где допущен сход подвижного состава, обязаны прибыть на станцию и действовать порядком, аналогичным указанному в п. 2.17.

Уточнение данных о наличии пострадавших, количестве единиц сошедшего подвижного состава, длине поврежденного пути, контактной сети, возможности пропуска поездов по смежным путям и т.д. осуществляется на основании информации, получаемой от локомотивной бригады.

2.19. Руководители региональных подразделений функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО "РЖД" или их заместители, получив информацию о происшествии, должны, исходя из конкретной ситуации, с учетом местных инструкций, утвержденных начальником железной дороги, обеспечить прибытие в восстановительный поезд (к моменту его отправления или непосредственно на место работ) дополнительной рабочей силы и лично выехать на место происшествия.

2.20. Копии приказов со списками работников региональных подразделений функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО "РЖД", привлекаемых для ликвидации последствий аварийных ситуаций, должны заранее представляться начальнику восстановительного поезда и уточняться ежегодно по состоянию на 1 января или по мере необходимости.

2.21. Персональная ответственность за своевременный вызов вышеуказанных работников и их отправку с восстановительным поездом к месту происшествия возлагается на руководителей соответствующих региональных подразделений функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО "РЖД".

2.22. Охрана груза на месте происшествия осуществляется нарядом стрелков, высылаемых в установленном порядке руководителем структурного подразделения филиала ФГП "ВО ЖДТ России" на железной дороге.

2.23. Руководитель НУЗ ОАО "РЖД", являющегося базой формирования медицинской выездной врачебной аварийной бригады (далее-МАБ), приписанной к привлекаемому восстановительному поезду, обязан обеспечить своевременное оповещение и сбор персонала МАБ, оснащение бригады табельным имуществом (укладками) и организовать ее отправку на место происшествия с восстановительным поездом, либо автотранспортом НУЗ ОАО "РЖД".

2.24. Дежурный по восстановительному поезду, получив и зарегистрировав в специально предназначенной для этих целей книге приказ на вызов восстановительного



поезда, обязан:

- немедленно доложить начальнику восстановительного поезда и его заместителю;
- вызвать работников восстановительного поезда через телефонистку телефонной станции или используя другие установленные местной инструкцией способы оповещения;
- уточнить у дежурных по эксплуатационному локомотивному депо и станции, с какой стороны к восстановительному поезду будет подан локомотив;
- подготовить к отправлению восстановительный поезд, согласовав порядок его отправления с места дислокации с начальником поезда;
- оповестить о сроках выезда восстановительного поезда на место происшествия причастных лиц, включая руководителя НУЗ ОАО "РЖД", являющегося базой формирования МАБ, приписываемой к восстановительному поезду.

### 3. ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ И ПРОДВИЖЕНИЯ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ПОЕЗДА К МЕСТУ ПРОИСШЕСТВИЯ

3.1. Приказ на отправление восстановительного поезда на ликвидацию последствий схода подвижного состава дается:

- в границах района управления железной дороги - диспетчером дорожным по району управления ДЦУП;
- в границах железной дороги - старшим дорожным диспетчером (руководителем смены) ДЦУП.

3.2. Во всех случаях к месту происшествия направляется не менее двух восстановительных поездов (по одному с каждой стороны).

3.3. Дежурный по железнодорожной станции, дорожный локомотивный диспетчер ДЦУП и дежурный по эксплуатационному локомотивному депо по получении приказа об отправлении восстановительного поезда обязаны обеспечить подачу локомотива не позднее 15 минут с момента получения приказа.

При отсутствии локомотива на контрольном посту под восстановительный поезд выдается локомотив из-под любого поезда, находящегося на станции.

3.4. Отправление восстановительного поезда со станции дислокации должно быть обеспечено не позднее, чем через 40 минут после получения приказа. К этому времени руководители восстановительного поезда должны обеспечить готовность поезда к отправлению, а работники пункта технического обслуживания вагонов осмотреть состав поезда, опробовать тормоза и выдать справку формы ВУ-45.

Дежурный по станции одновременно с затребованием локомотива обязан подготовить составительскую бригаду.

3.5. Диспетчер поезда, начальник станции, начальник восстановительного поезда и дежурный по железнодорожной станции несут личную ответственность за отправление восстановительного поезда со станции дислокации в установленный нормативом срок.

3.6. Отправление восстановительного поезда на перегон, закрытый для движения поездов, осуществляется установленным порядком по схеме, заявленной начальником восстановительного поезда.

3.7. Во всех случаях отправления восстановительного поезда к месту происшествия, при наличии поврежденных и сошедших вагонов с легковоспламеняющимися грузами, грозящими взрывом или пожаром, диспетчер дорожный по району управления ДЦУП должен организовать отправление пожарного поезда и пожарных машин.

3.8. Грузоподъемный кран на железнодорожном ходу восстановительного поезда, имеющий ограничение скорости движения, отправляется с отдельным локомотивом вслед за восстановительным поездом в сопровождении машиниста крана или его помощника.

В исключительных случаях по требованию начальника восстановительного поезда указанный кран может быть отправлен в составе восстановительного поезда, при этом разрешенная скорость движения не должна быть менее 60 км/час.

3.9. Отправление восстановительного поезда или его отдельных технических средств (грузоподъемного крана, тяговой техники) на ликвидацию последствий происшествия на соседнюю железную дорогу производится при получении заявки от железной дороги, на которой произошло происшествие, по приказу старшего диспетчера дорожного ДЦУП с разрешения начальника железной дороги или заместителя начальника железной дороги - главного ревизора по безопасности движения поездов.

3.10. При происшествиях на железных дорогах сопредельных государств пограничные железные дороги ОАО "РЖД" могут оказывать помощь в ликвидации последствий происшествий силами восстановительных поездов, входящих в их состав, в порядке, установленном межгосударственными нормативными документами и соглашениями.

Начальник восстановительного поезда, прибыв на место происшествия, обязан действовать в строгом соответствии с планом и указаниями руководителя аварийно-восстановительных работ.

Расходы по использованию восстановительного поезда возмещаются стороной, затребовавшей восстановительный поезд.

3.11. Отправление восстановительного поезда для ликвидации по следствий происшествий на железнодорожных путях необщего пользования производится на основании указания заместителя начальника железной дороги по региону, согласованного с начальником ДАВС железной дороги.

Владелец железнодорожного пути необщего пользования в этом случае должен направить на имя заместителя начальника железной дороги по региону письменное обращение с указанием:

- предполагаемого объема аварийно-восстановительных работ;
- исправности технического состояния железнодорожных путей для следования восстановительного поезда;
- сроков и порядка оплаты.

Работы по возможности выполняются в светлое время суток.

3.12. Диспетчер поездной, на участке которого произошло железнодорожное транспортное происшествие, обязан:

- своевременно подготовить ближайшие станции и участок для беспрепятственного продвижения восстановительных поездов, обеспечить (при необходимости) подвод к месту аварийно-восстановительных работ необходимого количества тепловозов и дополнительной рабочей силы, организовать вывод подвижного состава, не имеющего схода;

- обеспечить оперативное продвижение восстановительных поездов, периодически (не реже одного раза в каждые 30 минут) информируя по поездной радиосвязи начальников восстановительных поездов о полученной дополнительной информации с места происшествия: характере схода, количестве сошедших вагонов и степени их повреждения, наличии вагонов с опасными грузами (сообщить номер аварийной карточки), характере местности, погодных условиях для предварительного определения порядка действий и подготовки личного состава поездов к работам по ликвидации последствий нарушения безопасности движения в кратчайший срок.

Остановка восстановительных поездов в пути следования допускается только для посадки работников, направляемых на аварийно-восстановительные работы, замены локомотива и выдачи машинисту документов на занятие перегона или переформирование на одной из соседних станций перед местом производства работ, а в отдельных случаях для посадки персонала МАБ (фельдшера), которые по объективным причинам не могут своевременно прибыть к моменту отправления восстановительного поезда на место его постоянной дислокации.

Скорость движения восстановительных поездов по участку должна соответствовать действующим ограничениям по техническому состоянию железнодорожного пути и

подвижного состава восстановительного поезда.

3.13. Диспетчер поездной обязан в каждом случае при передаче приказа об отправлении восстановительного поезда указать степень его негабаритности и обеспечить условия его безопасного пропуска по участку, руководствуясь действующими инструкциями и правилами.

При следовании восстановительного поезда по нескольким участкам железной дороги диспетчер поездной сдающего участка приказом извещает поездных диспетчеров соседних участков о следовании восстановительного поезда с негабаритными машинами, если таковые имеются в его составе.

3.14. Диспетчер дорожный по району управления ДЦУП обязан контролировать беспрепятственное продвижение восстановительных (пожарных) поездов в район ведения аварийно-восстановительных работ, уборку с перегона в кратчайший срок подвижного состава, не имеющего схода.

3.15. Старший дорожный диспетчер (руководитель смены) ДЦУП обязан контролировать продвижение восстановительных (пожарных) поездов к месту происшествия, своевременность установления связи, а также ход ведения аварийно-восстановительных работ, информируя об этом главного диспетчера ЦУЭД и дежурного диспетчера ЦЧС.

3.16. Ответственность за своевременное продвижение восстановительных поездов к месту работы и обратно несут:

- диспетчер поездной - в границах своего участка;
- диспетчер дорожный по району управления ДЦУП - в границах района управления;
- старший дорожный диспетчер (руководитель смены) ДЦУП - в границах железной дороги.

3.17. Обратное следование восстановительных поездов к местам их постоянной дислокации обеспечивается непосредственно после пропуска пассажирских поездов.

3.18. Запрещается прицепка к восстановительным поездам подвижного состава, направляемого после сходов и столкновений в пункты ремонта. Прицепка таких вагонов к восстановительному поезду допустима только для вывода их с перегона на ближайшую к нему железнодорожную станцию.

3.19. Запрещается оставлять восстановительный поезд без локомотива, а локомотив - без локомотивной бригады и составителей до постановки состава восстановительного поезда на место стоянки в пункте постоянной дислокации, осмотра его технического состояния специалистами пункта технического обслуживания вагонов, экипировки вагонов и технических средств восстановительного поезда.

#### 4. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ ПО ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ПРОИСШЕСТВИЯ

4.1. Оперативное руководство ликвидацией последствий происшествия, восстановлением прерванного движения поездов, обеспечением вывоза пассажиров, снабжением материалами, механизмами, оборудованием и питанием, выделением и доставкой дополнительного количества работников осуществляют:

- на месте производства аварийно-восстановительных работ - оперативный штаб по ликвидации последствий чрезвычайной ситуации (далее - оперативный штаб) под председательством заместителя начальника железной дороги по региону;
- в управлении железной дороги - комиссия управления железной дороги по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций (далее - НКЧС) под председательством первого заместителя начальника железной дороги.

4.2. Оперативный штаб по ликвидации последствий чрезвычайной ситуации создается на основании приказа первого заместителя начальника железной дороги.

В состав оперативного штаба включаются руководители причастных региональных подразделений функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО

"РЖД".

4.3. О ходе аварийно-восстановительных работ оперативный штаб и НКЧС обязаны периодически (не реже одного раза каждые 30 мин.) информировать руководство ОАО "РЖД" и начальника смены ЦЧС.

4.4. Передаваемая информация должна содержать следующие данные:

- фамилия, имя, отчество должностного лица, осуществляющего руководство аварийно-восстановительными работами;

- характер происшествия, наличие пострадавших, наличие опасного груза в поврежденном или сошедшем с рельсов подвижном составе, габарит по соседнему пути, состояние пути, контактной сети, воздушных линий электропередачи, устройств сигнализации и связи, состояние подвижного состава и его расположение на месте схода, план, профиль пути и погодные условия;

- планируемый срок открытия движения поездов по соседнему и поврежденному путям;

- информирован ли о происшествии территориальный орган ФСБ России, штаб ЧС;

- время прибытия первого и последующих восстановительных поездов, их техническое оснащение, численный состав основного и приписного штата;

- план ведения аварийно-восстановительных работ, необходимые дополнительные силы и средства;

- время выведения неповрежденных частей поезда с перегона;

- время подъема (уборки) первой единицы сошедшего подвижного состава и далее всех последующих единиц;

- время вывода восстановительных поездов с перегона и при необходимости повторной их доставки на место работ;

- время открытия движения поездов по каждому из путей;

- время восстановления поврежденных сооружений и устройств инфраструктуры железной дороги.

4.5. Ответственность за организацию всего комплекса аварийно-восстановительных работ при обеспечении максимальной сохранности подвижного состава и своевременное открытие движения поездов возлагается на заместителя начальника железной дороги по региону.

4.6. Заместитель начальника железной дороги по региону, являясь ответственным руководителем работ, по прибытии на место происшествия обязан:

4.6.1. Совместно с начальником восстановительного поезда, руководителями причастных региональных подразделений функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО "РЖД", с участием (при необходимости) представителей территориального отдела Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту и ФГП ВО ЖДТ России рассмотреть и утвердить оперативный план восстановления движения поездов, который должен включать в себя:

- 1) распределение личного состава, участвующего в аварийно-восстановительных работах по бригадам (с учетом привлекаемых дополнительных работников);

- 2) состав привлекаемых к аварийно-восстановительным работам технических средств.

Перечень технических средств региональных подразделений функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО "РЖД", а также дочерних и зависимых обществ ОАО "РЖД", привлечение которых возможно для производства аварийно-восстановительных работ, а также порядок их доставки к месту работ определяется заранее заместителем начальника железной дороги по региону по согласованию с руководителями указанных подразделений.

Основные технические характеристики грузоподъемных кранов, тяговой техники, локомотивов, вагонов указаны в приложениях 1, 2, 3, 4 настоящих Инструктивных указаний.

- 3) постановку задач на ведение работ широким фронтом с двух сторон и с "поля";
- 4) порядок применения грузоподъемных кранов, тяговой техники, технологического оборудования с определением не менее двух способов подъема (уборки) сошедшего подвижного состава;
- 5) этапы производства аварийно-восстановительных работ различными структурными подразделениями;
- 6) планируемое время окончания работ и открытия движения поездов по каждому из путей;
- 7) организацию и создание условий для обеспечения безопасности проведения аварийно-восстановительных работ и оказания медицинской помощи пострадавшим;
- 8) организацию охраны места проведения аварийно-восстановительных работ.

Оперативный план должен предусматривать возможность привлечения технических средств и дополнительной рабочей силы предприятий и организаций, входящих в состав территориальной подсистемы РСЧС, по согласованию с руководителем комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности соответствующего уровня (органа местного самоуправления или органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации), а также организацию и создание, при необходимости, условий для оказания первой помощи пострадавшим совместно с местными и региональными органами власти:

- привлечение необходимого количества автомобилей скорой помощи, автобусов и других транспортных средств для эвакуации из мест чрезвычайной ситуации пострадавших;

- организации мероприятий по развертыванию работ возможного приема и размещения пассажиров в общественных зданиях (школах, клубах, санаториях и др. зданиях);

- организации развертывания мобильных пунктов оказания помощи на месте чрезвычайной ситуации.

4.6.2. Организовать фото- или видеосъемку сошедшего и поврежденного подвижного состава, сооружений и устройств железной дороги и передачу полученной информации в НКЧС, начальнику смены ЦЧС.

4.6.3. В необходимых случаях для организации движения поездов открыть временный стрелочный пост.

4.6.4. Обеспечить организацию горячего питания и снабжения питьевой водой работников, участвующих в аварийно-восстановительных работах, не позднее 4 часов после получения сообщения о происшествии и с периодичностью 4 часа на все время производства работ и уборки поврежденного подвижного состава.

Общий порядок организации горячего питания и снабжения питьевой водой работников, привлекаемых для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, устанавливается начальником железной дороги.

4.7. Работы по ликвидации последствий сходов с рельсов подвижного состава следует производить немедленно, не ожидая прибытия руководителей для производства расследования причин происшествия, обеспечивая при этом выполнение требований пункта 4.6.2.

4.8. Ответственность за своевременное ограждение места производства работ при ликвидации последствий сходов с рельсов подвижного состава возлагается на ответственного работника дистанции пути.

4.9. Начальник восстановительного поезда отвечает за строгое выполнение оперативного плана восстановления движения в части подъема (уборки) сошедшего с рельсов подвижного состава.

4.10. В случае прибытия на место происшествия нескольких восстановительных поездов ответственный руководитель работ определяет каждому поезду свой участок работы.

При этом возможно ведение работы несколькими восстановительными поездами под единым руководством одного из начальников восстановительных поездов, которого определяет начальник ДАВС железной дороги.

4.11. Дополнительное повреждение подвижного состава и линий связи при аварийно-восстановительных работах, вызываемое невозможностью с помощью имеющихся технических средств возобновить в короткий срок движение поездов, может быть допущено в исключительных случаях по разрешению начальника железной дороги на участке с особо интенсивным движением поездов.

4.12. Выполнение аварийно-восстановительных работ должно осуществляться с соблюдением всех требований охраны труда.

При наличии поврежденных и сошедших вагонов с легковоспламеняющимися грузами, грозящими взрывом или пожаром, аварийно-восстановительные работы должны производиться после получения начальником восстановительного поезда письменного разрешения на производство этих работ произвольной формы за подписью начальника (заместителя начальника) пожарного поезда с указанием в нем даты, точного времени, места и вида работ, а также условий, при которых разрешена работа.

Письменное разрешение должно дополнительно заверяться подписью ответственного руководителя работ.

Производство работ должно осуществляться под контролем работников пожарной охраны, указания которых обязательны для исполнения всеми участниками, занятыми на ликвидации последствий происшествия

4.13. Начальник ДЦС обязан своевременно на период производства аварийно-восстановительных работ назначить ответственных лиц из числа работников ДЦС и железнодорожных станций для организации движения поездов, маневровой работы на станциях, ограничивающих перегон, и временных постах.

4.14. Руководители региональных подразделений функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО "РЖД" по прибытии на место происшествия обязаны:

- по указанию ответственного руководителя работ выделить в распоряжение начальника восстановительного поезда (по его заявке) группы рабочих во главе с ответственными руководителями для выполнения работ по ликвидации последствий происшествия.

Все требования и указания начальника восстановительного поезда, связанные с аварийно-восстановительными работами, обязательны для работников всех служб;

- организовать осмотр сошедшего или поврежденного подвижного состава, устройств СЦБ и связи, контактной сети и воздушных линий электропередачи, подвешенных по опорам контактной сети и по самостоятельным опорам, с целью определения объема и характера повреждений;

- по своим хозяйствам организовать и возглавить работы по восстановлению соответственно поврежденного пути, локомотивов, вагонов, устройств СЦБ, связи, электроснабжения.

Эти работы должны проводиться, как правило, одновременно с подъемом (уборкой) сошедшего и поврежденного подвижного состава по согласованию с ответственным руководителем работ;

- определить потребность материалов, оборудования, рабочей силы и обеспечить доставку их к месту работы;

- оперативно решать вопросы, связанные с отправлением с перегона поднятого подвижного состава, его креплением, установлением габаритности, скоростью движения по перегону.

4.15. Начальник дистанции электроснабжения организует в ночное время освещение места работ, используя для этой цели оборудование дистанции и восстановительных поездов.

4.16. Начальник отдела коммерческой работы в сфере грузовых перевозок ДЦС по

прибытии на место обязан:

- осмотреть грузы, состояние их крепления и размещения в поврежденном и в сошедшем с рельсов подвижном составе, убедиться в сохранности перевозочных документов на них, при необходимости организовать их сбор;

- проконтролировать в процессе ликвидации последствий происшествия качество проведения силами МЧ работ по перегрузке, выгрузке или креплению грузов на подвижном составе на предмет соблюдения при этом требований нормативной базы по погрузке и креплению грузов и обеспечению их сохранности.

4.17. Начальник МЧ обязан в случае наличия грузов (за исключением наливных) в поврежденном или сошедшем с рельсов подвижном составе обеспечить доставку необходимого количества рабочей силы, механизмов и материалов к месту работы для перегрузки, выгрузки или крепления на подвижном составе грузов, в целях их сохранности.

4.18. Начальники дорожных служб и дирекций, руководители структурных подразделений функциональных филиалов, а также дочерних и зависимых обществ ОАО "РЖД" по прибытии на место происшествия осуществляют координацию проводимых аварийно-восстановительных работ по своим хозяйствам и в необходимых случаях обеспечивают доставку материалов, привлечение технических средств и рабочей силы предприятий, находящихся в их ведении в других регионах.

4.19. Начальник ДАВС железной дороги осуществляет контроль за ходом аварийно-восстановительных работ, достаточностью принимаемых мер по ликвидации последствий происшествия.

В случае прибытия непосредственно на место происшествия осуществляет контроль за работой восстановительных поездов по подъему (уборке) сошедшего и поврежденного подвижного состава для обеспечения восстановления движения поездов в кратчайшие сроки.

4.20. Ответственность за выполнение установленных руководителем работ мер безопасности личным составом подразделений, предприятий, участвующих в аварийно-восстановительных работах, несут руководители этих подразделений и предприятий.

4.21. После окончания аварийно-восстановительных работ и докладов руководителей региональных подразделений дирекции инфраструктуры железной дороги о готовности данного участка безопасному пропуску поездов заместитель начальника железной дороги по региону производит открытие движения поездов.

4.22. В случае открытия движения поездов на электротяге при временном восстановлении контактной сети по методу ускоренного восстановления, в том числе с опущенным токоприемником, время постоянного восстановления контактной сети устанавливается заместителем начальника железной дороги по региону.

4.23. После открытия движения поездов заместитель начальника железной дороги по региону утверждает график выполнения работ по приведению сооружений и устройств в соответствие с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

4.24. По окончании аварийно-восстановительных работ заместитель начальника железной дороги по региону совместно с начальником ДАВС железной дороги проводит разбор хода работ по открытию движения с оценкой действий всех работников и предложениями начальнику железной дороги о поощрении отличившихся или привлечении к дисциплинарной ответственности отдельных работников.

4.25. По заявке начальника восстановительного поезда и под непосредственным контролем заместителя начальника железной дороги по региону в суточный срок после прибытия на место постоянной дислокации восстановительного поезда должны быть произведены:

- пополнение восстановительного поезда горюче-смазочными материалами, запасными частями, продуктами питания и другими ресурсами до установленных норм.

- ремонт вышедших из строя при ведении аварийно-восстановительных работ технических средств восстановительного поезда (осуществляется региональными подразделениями функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО "РЖД", имеющих необходимую материально - техническую базу).

Порядок пополнения восстановительных поездов устанавливается начальником железной дороги горюче-смазочными материалами, запасными частями, продуктами питания и другими ресурсами до установленных норм, проведения ремонта вышедших из строя при ведении аварийно-восстановительных работ технических средств восстановительного поезда устанавливается начальником железной дороги.

4.26. Подвижной состав, оставшийся на перегоне после завершения аварийно-восстановительных работ и восстановления движения поездов, выводится с перегона в плановом порядке в кратчайшие сроки с разработкой технологических окон и с назначением ответственного лица.

## 5. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ ПО ЛИКВИДАЦИИ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ

5.1. Организация работ по ликвидации последствий аварийных ситуаций с опасными грузами осуществляется в соответствии с требованиями [Правил](#) безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам, утвержденных МПС России 25 ноября 1996 г. N ЦМ-407 и введенных в действие [указанием](#) МПС России от 5 августа 1998 г. N 239у.

5.2. Порядок вызова и доставки работников, задействованных в ликвидации аварийной ситуации с опасными грузами, порядок доставки средств индивидуальной защиты, а также других материалов к месту работ устанавливается местными инструкциями, утвержденными заместителем начальника железной дороги по региону.

5.3. При возникновении ситуации, представляющей угрозу населению и территории, руководитель работ назначается в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации, установленным Правительством Российской Федерации, по согласованию с исполнительными органами государственной власти и органами местного самоуправления территории.

5.4. Указания и распоряжения руководителя работ в части организации и обеспечения безопасного выполнения работ по ликвидации аварийной ситуации с опасными грузами подлежат безусловному выполнению всеми предприятиями и подразделениями, участвующими в этих работах.

5.5. Запрещается приступать к ликвидации аварийной ситуации с опасными грузами до получения полной информации о способах и средствах устранения опасности, а также целевого инструктажа о безопасном ведении аварийно-восстановительных работ начальника восстановительного поезда (руководителя привлекаемого формирования) руководителем работ. Целевой инструктаж должен содержать:

- 1) Основные свойства и виды опасности груза.
- 2) Взрыво- и пожароопасность груза.
- 3) Опасность для человека.
- 4) Необходимые средства индивидуальной защиты.
- 5) Необходимые действия: общего характера; при утечке, разливе; россыпи и развале; при пожаре.
- 6) Способы нейтрализации.
- 7) Меры первой помощи пострадавшим.

5.6. Целевой инструктаж остальных работников, участвующих в ликвидации, проводится соответствующими руководителями (начальником восстановительного поезда, руководителем привлекаемого формирования) с записью в Журнале регистрации инструктажа по охране труда на рабочем месте.



5.7. Ответственность за выполнение установленных руководителем работ мер безопасности личным составом подразделений, предприятий, участвующих в ликвидации аварийной ситуации с опасными грузами, несут руководители этих подразделений и предприятий.

5.8. В необходимых случаях заместитель начальника железной дороги по региону обязан организовать прибытие на место происшествия специалистов газоспасательных, горноспасательных и других аварийных служб региона.

5.9. Управления железных дорог в пределах своего региона заблаговременно согласовывают с территориальными органами МЧС России перечень предприятий, имеющих аварийные службы или соответствующих специалистов, которые могут привлекаться при ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами, номенклатура которых также согласовывается.

Перечень этих предприятий утверждается органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления по представлению управлений железных дорог.

5.10. Действия работников железной дороги и привлеченных формирований при ликвидации последствий аварийных ситуаций с опасными грузами должны быть максимально оперативными и проводиться с учетом свойств грузов (пожарная опасность, опасность взрыва, токсичность, загрязнение окружающей среды, окисляющее воздействие и др.) с соблюдением мер безопасности и профилактики, предусмотренных Правилами безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам и Правилами перевозок опасных грузов, а также в порядке, изложенном в аварийных карточках на опасные грузы.

5.11. Отправление восстановительных поездов железных дорог к месту схода с рельсов подвижного состава с опасными грузами осуществляется в порядке, указанном в разделах 2 и 3 настоящих Инструктивных указаний.

5.12. Подвижной состав и технические средства, используемые при ликвидации аварийной ситуации с опасными грузами, а также техника, подлежащая ремонту, по окончании работ должны быть подвергнуты обмывке, а при необходимости и обеззараживанию.

## 6. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

6.1. Соккрытие, несвоевременное представление, либо представление должностными лицами заведомо ложной информации в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций влечет за собой ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРУЗОПОДЪЕМНЫХ КРАНОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ХОДУ

Марка (модель) железнодорожного крана	Максимальная грузоподъемность крюка, т		Максимальная высота подъема крюка, м		Максимальная глубина опускания крюка, м		Вылет стрелы (min - max), м		Задний вылет поворотной платформы с противовесами, м	по п
	главного	вспомогательного	главного	вспомогательного	главного	вспомогательного	главного	вспомогательного		
ЕДК-2000	250	90	17	21,7	8,5	10,6	8-19	9,5-23	11,0	
ЕДКИ 000	125	20	22	26	13,5	15	7-25	8,2-28	8,2	
ЕДК-1000/2	125	25	22	26	13,5	15	7-25	8,2-28,3	8,2	
ЕДК-1000/4	125	25	22	26	16,5	19	7-26,5	8,2-30	9,7	
ЕДК-500	80	-	17,5	-	12	-	6,25-21	-	5,3	
ЕДК-300	60	-	13,5	-	6	-	5,5-14	-	4,6	
ЕДК-300/2	60	-	15	-	10	-	5,5-17	-	4,8	
ЕДК-300/5	50	-	12,1	-	10	-	6,5-18	-	5,5	
КЖ-971	80	-	12,66	-	10,5	-	6,5-17,7	-	6,0	
КЖ-1471	125	-	18,72	-	11,5	-	7-23,5	-	7,2	
КЖ-1572	150	-	24,2	-	-	-	7,2-28,9	-	12,7	
СМ-539	150	-	17	-	10	-	7-20	-	8,42	
СМ-515	80	-	20	-	10	-	6,7-20	-	8,1	
Сокол-80.01	80	-	20	-	10	-	5-20	-	5,04	
Сокол-60.01	60	-	13,3	-	10	-	5-15,46	-	3,4	

## Приложение 2

## КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЯГОВОЙ ТЕХНИКИ

Наименование тяговой техники	Марка (модель)	Масса в снаряженном состоянии, т	База, мм	Удельное давление на грунт, кгс/кв.см	Мощность двигателя номинальная, л.с.	Скорость движения, км/час		Максимальное тяговое усилие, тс		Наибольшее заглубление бульдозерного отвала, мм	Наибольшее заглубление зуба рыхлителя, мм
						минимальная	максимальная	на крюке	на лебедке		
Бульдозерный агрегат с лебедкой	Т-35.01 ЯБЛ-3	58,3	3545	1,26	520	4,3	12,8	до 50	50	720	-
	Т-11.01 ЯМПЕЛ-3	22,93	3022	0,57	173	3,6	14,3	до 17	17	550	-
Бульдозерно- рыхлительный агрегат	Д-355А-3 "КОМАТСУ"	51,5	336	1,23	410	0-3,2	12,7	45	-	915	1400
	ДЭТ-320 В2Р2	46,02	3000	1,04	350	1,1	15,7	42,1	-	500	1545

	ДЭТ-250 М2Е2Р1	41,34	3218	0,93	323	1,2	15,2	38,5	-	370	1270
	Т- 170М1.01.ЕН1	18,87	2517	0,76	170	2,58	10,4	14,6	-	440	650
Трактор без оборудования	Т-330	39,32	3560	0,81	340	2,9	13,0	до 36	-	-	-
	Т-180	15,83	2319	0,54	180	2,86	11,96	14,92	-	-	-
Трелевочный трактор	ТТ-4М	14,4	2880	0,56 (с грузом)	130	2,28	10,23	4	14	-	-
Гусеничный тягач	АТТ	20,0	3748	0,65	415	5,4	35,5	16,1	25	-	-
	БТТ-1	46,0		0,81	520	3,7	40,0	28	25	-	-
	ГТУ-1-0,6	31,0	3840	0,71	580	3,0	35,0	15	25	450	-

## КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЛОКОМОТИВОВ

Тип	Служебный (сцепной) вес, т	Сила тяги при трогании с места, тс	Габаритные размеры, м			Масса одной тележки, т
			Длина по осям автосцепки	ширина	высота	
Тепловозы						
2М62	2х119	2х20	2х17,40	2,9	4,615	23,6
2ТЭ10	2х129	76,4	2х18,61	3,27	5,1	25,16
2ТЭ10Л	2х129	76,5	2х16,97	3,08	4,86	23,6
2ТЭ116	2х138	81,3	2х20,47	3,08	5,1	24,64
2ТЭ121	2х150	2х30,0	2х21,0	3,13	5,11	30,0
2ТЭ25А	2х144	45	2х20	3,12	5,05	25,81
2ТЭ25К	2х144	2х42,7	2х20	3,12	5,2	25,81
2ТЭ70	141	31	21,7	3,08	4,99	27,59
ТГ102	168	50,0	2х14,73	3,19	4,64	11,5
ТГМЗ	68	20,4	12,6	3,1	4,6	11,12
ТЭ1	124	40,0	16,89	3,12	4,25	23,85
ТЭ2	170	56,1	2х11,95	3,27	4,67	14,94
ТЭ7	2х126	33,5	2х16,97	3,26	4,8	25,15
ТЭЗ	2х126	58,2	2х16,97	3,26	4,8	25,15
ТЭМ1	120	37,2	16,97	3,08	4,64	25,15
ТЭМ18	126	32,5	16,9	3,12	4,37	24,77
ТЭМ2	122	37,2	16,97	3,08	4,64	25,15
ТЭМ7	180	34,3	21,5	3,21	5,2	37,0
ТЭП60	129	20,5	19,25	3,08	5,0	28,9
ТЭП70	129	17,0	21,7	3,08	4,975	47,2
ТЭП70 (У, ВС)	135	17	21,7	3,08	4,98	27,59
ЧМЭ2	74	18,5	13,26	3,12	4,35	13,66
ЧМЭЗ	123	36,3	17,22	3,15	4,63	22,64
Электровозы						
2ЭС10	200	76,7	34	3,13	5,3	22,46
2ЭС4К	192	44,3	35	3,14	5,05	22,29
2ЭС5К	192	47,3	35	3,2	5,05	21,3
2ЭС6	200	47,3	34	3,13	5,3	22,46
3ЭС5К	288	71,0	52,5	3,2	5,05	21,3
ВЛ10	184	55,3	2х15,22	3,16	5,12	23,3
ВЛ15	2х150	69,0	2х22,5	3,4	5,3	22,0
ВЛ19	117	36,0	16,3	3,1	5,0	36,6
ВЛ22	138	38,6	16,39	3,1	5,2	36,0
ВЛ23	138	42,3	17,02	3,1	5,1	40,85
ВЛ60	138	49,7	20,8	3,16	5,1	34,0
ВЛ8	184	60,7	2х13,76	3,1	5,1	27,5
ВЛ80	184	66,2	2х16,22	3,16	5,1	21,0
ВЛ85	2х144	74,0	2х22,5	3,4	5,3	22,9
ЧС1/ЧСЗ	85	15,0	17,08	3,0	5,1	24,7
ЧС2	120	16,0	18,9	3,0	5,1	39,0
ЧС4	123	32,0	19,98	3,2	5,24	27,9
ЧС7	172	24,0	34,4	3,0	5,12	25,0
ЧС8	176	24,0	33,0	3,0	5,12	20,0
ЭЛ10	135	32,1	22,53	3,1	5,10	17,8
ЭП1М	132	23,4	22,5	3,18	5,1	21,15
ЭП1П	132	27,4	22,5	3,18	5,1	21,15
ЭП2К	135	19,7	21,7	3,3	5,1	33,61

## КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВАГОНОВ

Тип	Грузоподъемность, т	Тара, т		Длина, м		Ширина снаружи (без гофр), м	Высота от головки рельсов, м
		вагона	одной тележки	по осям автосцепки	по кузову		
Вагон крытый универсальный 4-осный	62-68	22	4,5-4,8	14,7	13,9	3,28	4,7
Полувагон 4- осный	63-69	22	4,5-4,8	13,9	12,7	3,13	3,4
Полувагон 6- осный	94	32,4	8,3	16,4	15,2	3,22	3,8
Платформа 4- осная	36-71	20,8	4,5-4,8	14,6	13,4	3,14	18,1
То же для контейнеров	60-66	25,6	4,5-4,8	21,6	20,4	3,14	18,1
То же для леса	54-57	28-31	4,5-4,8	25,2	24,0	3,15	5,1
Платформа 6- осная	93	29	8,3	15,2	14,0	2,83	1,3
Цистерна для нефтепродуктов 4-осная	60	22,8	4,5-4,8	12,0	10,8	3,08	4,6
То же 8-осная	120	48,8	12,0	21,1	20,0	3,28	4,83
Вагон для нефтебитума 4- осный 4- бункерный	40-45	31,3	4,5-4,8	14,1	12,8	2,78	3,94
Вагон изотермический 4-осный	42	41,0	7,0	18,2	17,0	3,0	4,6
То же	49	41,0	7,0	22,2	21,0	3,0	4,6
Вагон	32	44,4	7,0	18,2	17,0	3,0	4,6

изотермический с машинным отделением							
То же для обслуживающего персонала	-	71	7,0	18,2	17,0	3,0	4,6
То же с машинным отделением	-	76	7,0	18,2	17,0	3,0	4,6
То же с дизель- электростанцией	-	54	7,0	18,2	17,0	3,0	4,6
Крытый вагон- хоппер 4-осный для цемента	64-67	19,5	4,7	11,9	10,7	3,24	4,02
Вагон-думпкар 4-осный	50	30,2	4,7	11,5	10,3	3,2	2,46
То же	60	29,0	4,7	11,5	10,3	3,2	3,0
Вагон-думпкар 6-осный	105	48,5	8,3	14,9	13,4	3,15	3,24
То же 8-осный	145	67,0	11,2	17,6245	16,0	3,5	3,65
Вагон пассажирский 4- осный международного сообщения на 19 мест		55,0	7,0	24,5	23,6	2,93	4,38
То же на 16, 18 и 32 места	-	59,62	8,0	24,5	23,6	2,85	4,23
Вагон пассажирский жестко-мягкий купированный	-	52-55	6,6	24,5	23,6	3,06	4,36
Вагон пассажирский некупированный	-	54,0	8,0	24,5	23,6	3,11	4,38
Вагон пассажирский для сидения	-	47-51	6,6	24,5	23,6	3,11	4,38
Вагон-ресторан 4-осный	-	60	8,0	24,5	23,6	3,06	4,38

Вагон багажный	20	45-50	7,1-8,0	24,5	23,6	3,11	4,38
Вагон электропоезда ЭР-2, ЭР-9П 4-осный головной и прицепной		37-40	7,0	20,16	19,6	3,48	4,29
То же моторный	-	54,6-59,0	8,0	20,16	19,6	3,48	4,29
Вагон электропоезда ЭР-11, ЭР-22 моторный	-	64,0	8,0	25,1	24,5	3,45	4,26
То же прицепной	-	42,0	7,0	25,1	24,5	3,45	4,26
Транспортер площадочного типа 4-осный	55	30	Типовые 2-осные по 4,7т	19,47	10,0	3,45	0,68
То же	62	25,6	2-осные по 4,7т	16,58	7,0	2,41	0,56
Транспортер площадочного типа 8-осный	110	69,1	4-осные, состоящие из типовых 2-осных по 4,7т	25,4	7,84	2,48	0,88
То же 12-осный	150	107,5	Типовые 3-осные по 8,85т	28,9	7,0	2,48	0,9
			4-осные, состоящие из типовых 2-осных по 4,7т	38,43	8,5	2,27	0,74
То же 16-осный	200	136,0	4-осные, состоящие из специальных 2-осных литых	38,75	11,5	2,3	1,1
То же	220	127	То же	35,24	8,85	2,4	0,9
Транспортер колдце-	120	55,3	5-осные, состоящие	24,95	10,8	2,42	1,99

образного типа 8-осный			из типовых 2-осных по 4,7т				
Транспортер сцепного типа	120	77,6	Типовые 2- осные по 4,7т	37,22	23,5 между турникетами	-	1,06 до упорной поверхности
То же 32-осный	480	211	4-осные, состоящие из специальных 2-осных	62,76	-	-	1,85
Транспортер сочлененного типа 16-осный	220	120	4-осные, состоящие из типовых 2-осных по 4,7т	28,5 (порожние) 3,7 груженые	-	-	-
То же 20-осный	300	147	Две 4- осные, состоящие из типовых 2-осных по 4,7 т и четырёх типовых 3- осных по 8,85 т	-	-	-	-
То же 28-осный	400	200,5	4-осные, состоящие из специальных 2-осных литых и двух специальных 2-осных	44,0	-	-	-
То же 32-осный	500	204	специальные 4-осные тележки	49,0	-	-	-



