

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра управління експлуатаційною роботою

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

до практичних занять

та виконання індивідуальних завдань

з дисципліни

«БЕЗПЕКА РУХУ ТА ПТЕ ЗАЛІЗНИЦЬ»

Харків 2025

Методичні вказівки розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління експлуатаційною роботою 19 травня 2025 р., протокол № 11.

Методичні вказівки призначено для виконання практичних занять та індивідуальних завдань з дисципліни «Безпека руху та ПТЕ залізниць» для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня спеціальності J7 «Залізничний транспорт».

Укладачі:

доценти Т. В. Головка,
Г. О. Прохорченко

Рецензент

доц. Я. В. Запара

ЗМІСТ

Вступ.....	4
1 Класифікація транспортних подій на залізничному транспорті.....	5
2 Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті...7	
2.1 Формування повідомлення про транспортну подію.....	7
2.2 Реєстрація транспортної події.....	10
2.3 Організація та оформлення технічного розслідування транспортної події.....	13
3 Службове розслідування транспортної події.....	15
Висновки.....	17
Вимоги до оформлення.....	18
Вимоги до захисту.....	18
Список літератури.....	19
Додаток А Завдання.....	22
Додаток Б Оформлення звіту та висновку технічного розслідування транспортної події.....	37
Додаток В Форма акта службового розслідування транспортної події.....	39

ВСТУП

Безпека руху та ПТЕ залізниць – це фундаментальна база для підготовки кваліфікованих, відповідальних і свідомих спеціалістів, що є ключовою у підготовці майбутніх фахівців залізничного транспорту. Вона не лише дає знання про те, як організовується безпечний рух, але й формує вміння грамотно діяти у випадку транспортної події, розслідувати її та вживати ефективних заходів для запобігання повторення.

Порядок розслідування транспортних подій на залізничному транспорті України – це ретельний і структурований процес, який включає детальний аналіз обставин події для встановлення її причин та обрання заходів для запобігання подібному у майбутньому. Розслідування є важливою процедурою для встановлення причин транспортної події, усунення технічних недоліків та запобігання подібним подіям у майбутньому. Зазначена процедура регулюється законами, нормативними актами та внутрішніми інструкціями, зокрема Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України [2], Правилами технічної експлуатації залізниць України [1], Положенню про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті України [3], Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті [4], Інструкції про порядок службового розслідування транспортних подій та порушень безпеки руху на залізницях України [6], Інструкцією з сигналізації на залізницях України [7] та ін.

1 КЛАСИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Транспортні події на залізничному транспорті мають великий вплив на забезпечення безпеки, ефективності та стабільності роботи залізничного транспорту. Класифікація цих подій допомагає в оперативному реагуванні, обліку, аналізі та запобіганні подібним інцидентам у майбутньому. Встановлення чітких категорій дає змогу знизити ризики для життя і здоров'я людей, а також мінімізувати матеріальні втрати. Класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті визначають багатьма чинниками, зокрема типом події, її наслідками, причинами та характером впливу на рухомий склад та інфраструктуру. В Україні цю класифікацію регулюють нормативні акти та технічні документи, зокрема «Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті» [3], затверджене Міністерством інфраструктури України.

Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті є важливим нормативним актом, що регулює порядок класифікації подій, які виникають під час руху поїздів та здійснення перевезень на залізничному транспорті в Україні. Документ було затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 3 липня 2017 року № 235. Це Положення визначає основні категорії та критерії класифікації транспортних подій, які мають безпосередній вплив на безпеку та організацію руху на залізницях країни. Основною його метою є створення єдиної системи класифікації транспортних подій, що дає змогу систематизувати їх аналіз, облік, а також оцінку рівня безпеки на залізничному транспорті України. Ця система необхідна для точного визначення виду події, її наслідків і ступеня ризику для людей та рухомого складу. Класифікація подій дає можливість вживати обґрунтованих заходів для запобігання подібним інцидентам у майбутньому. Також цей документ

є основою для проведення технічних розслідувань, підготовки звітів та рекомендацій з метою підвищення рівня безпеки на залізничному транспорті. Положення містить чітке визначення кількох основних категорій транспортних подій, кожна з яких має свої характерні ознаки. Відповідно до ступеня серйозності наслідків і залежно від ознак транспортні події під час руху поїздів та здійснення маневрових робіт, що загрожують безпеці руху, класифікують як катастрофи (аварії з серйозними наслідками), аварії та інциденти.

Катастрофа (аварія з серйозними наслідками) – транспортна подія, що призвела до пожежі на рухомому складі залізничного транспорту, зіткнення рухомого складу залізничного транспорту з іншим рухомим складом залізничного транспорту, транспортними засобами, сходження рухомого складу залізничного транспорту на перегоні чи станції, під час поїзної або маневрової роботи, екіпірування тощо, унаслідок якої одна або більше осіб загинули, п'ять і більше осіб травмовано, та/або спричинила пошкодження рухомого складу залізничного транспорту, інфраструктури залізничного транспорту або завдала шкоди навколишньому природному середовищу, а також будь-які інші схожі аварії з очевидним впливом на регулювання безпеки на залізничному транспорті або управління безпекою.

Аварія – небажана або така, що трапилась без наміру, неочікувана транспортна подія або особливий ланцюг таких транспортних подій, які мають шкідливі наслідки.

Аварії поділяються на такі категорії: зіткнення, сходження з рейок рухомого складу залізничного транспорту; аварії на залізничних переїздах та поза ними; аварії з особами, завдані рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався; аварії з небезпечними вантажами; пожежі тощо.

Інцидент – будь-яка транспортна подія (ситуація, подія, випадок), окрім катастрофи (аварії із серйозними наслідками) або аварії, пов'язаної з

управлінням поїздами, правильністю функціонування та роботою інфраструктури залізничного транспорту, що впливає на безпеку діяльності.

Класифікація транспортних подій на залізничному транспорті є надзвичайно важливою для забезпечення безпеки і ефективності перевезень. Вона дає змогу точніше визначити наслідки подій, класифікувати їх за серйозністю та причинами, а також забезпечити оперативне реагування, розслідування та запобігання подібним ситуаціям у майбутньому. Надання точних характеристик подій є ключовим етапом у розслідуванні і покращенні стану безпеки на залізничному транспорті.

У цьому розділі здобувачу потрібно на основі положення [3] та згідно з варіантом (додаток А) класифікувати транспортну подію з заповненням таблиці, приклад оформлення таблиці наведено на рисунку 1.1.

Таблиця 1.1 – Класифікація транспортної події

з/п	Опис ознаки (короткий опис ситуації, випадку, події, аварії)	Одиниця виміру показника ознаки	Порогові значення показника ознаки

Рисунок 1.1 – Приклад оформлення таблиці класифікації транспортної події

2 ТЕХНІЧНЕ РОЗСЛІДУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПОДІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

2.1 Формування повідомлення про транспортну подію

Транспортні події на залізничному транспорті можуть мати серйозні наслідки як для людей, так і для інфраструктури, тому важливим аспектом у забезпеченні безпеки є своєчасне повідомлення про ці події та належний облік. Це дає змогу швидко реагувати на ситуацію, проводити аналіз причин

та наслідків, а також вживати необхідних заходів для запобігання подібним інцидентам у майбутньому. Законодавчі та нормативні акти, що регулюють цей процес, визначають чіткі правила для фіксації, обробки та аналізу транспортних подій. Згідно з нормативними актами України [4], кожна транспортна подія на залізничному транспорті, незалежно від її масштабу, має бути оперативно зафіксована та повідомлена відповідним органам. Повідомлення має надходити у певний термін і містити всі необхідні дані для проведення подальшого розслідування. У разі катастроф чи аварій повідомлення є першочерговим завданням для органів, що відповідають за безпеку руху.

Згідно з завданням (додаток А), необхідно сформувати повідомлення про транспортну подію.

Приклад оформлення повідомлення про транспортну подію наведено на рисунку 2.1.

Повідомлення має включати: час та місце події – точний час та місце, де сталася подія; тип події – аварія, катастрофа, інцидент; рухомий склад – інформація про поїзд, включаючи номер поїзда, кількість вагонів та локомотив; наслідки – опис травм, кількість постраждалих, матеріальні збитки; причини події – попередній аналіз причин або факторів, які спричинили подію.

Залежно від типу події, повідомлення надсилають до таких органів: державна служба з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) – для подій, що мають серйозні наслідки; міністерство розвитку громад та територій України – для проведення державного аналізу безпеки; державне підприємство «Укрзалізниця» – для оперативного реагування на події, що стосуються діяльності підприємства; місцеві органи влади та правоохоронні органи – в разі необхідності втручання правоохоронних органів для розслідування.

№ з/п	Відомості про транспортну подію	Заповнюється у разі надходження відомостей щодо випадку
1	Найменування суб'єкта господарювання	
2	Попередня класифікація транспортної події [3]	
3	Станція, перегін, кілометр, пікет	
4	Область, район, місто, селище	
5	Дата та час	
6	Відомості про рухомий склад залізничного транспорту (номер поїзда, сполучення, серія та номер локомотива тощо, прізвище, ім'я, по батькові машиніста, помічника машиніста, місце роботи)	
7	Відомості про колісний транспортний засіб (тип транспорту, реєстраційний номер транспортного засобу, номерний знак)	
8	Відомості про водія колісного транспортного засобу (прізвище, ім'я, по батькові, рік народження, де і ким працює, де мешкає)	
9	Стислий опис обставин та причин транспортної події	
10	Категорія залізничного переїзду (з черговим чи без чергового, регульований чи не регульований тощо)	
11	Справність роботи звукової та світлової сигналізації залізничного переїзду тощо	
12	Відомості про вантаж (небезпечний вантаж)	
13	Відомості про втрату вантажу (небезпечного вантажу)	
14	Номер ООН та аварійної картки, клас безпеки небезпечного вантажу	
15	Відомості про травмованих (загиблих) у транспортній події (прізвище, ім'я, по батькові, рік народження, до якого медичного закладу направлено тощо)	
16	Відомості про пошкодження рухомого складу залізничного транспорту	
17	Відомості про пошкодження інфраструктури залізничного транспорту (колій та інших споруд і пристроїв тощо)	
18	Відомості про задіяні відбудовні засоби та аварійно-рятувальні служби	

(посада)

(підпис)

(ініціал, прізвище)

Телефон _____

Рисунок 2.1 – Приклад оформлення повідомлення про транспортну подію

Облік транспортних подій на залізничному транспорті здійснюють з метою визначення рівня безпеки на транспорті та виявлення загроз; встановлення причин та факторів, що призводять до аварій, інцидентів та катастроф; підготовки звітності для державних органів та проведення технічних розслідувань; вжиття заходів для усунення недоліків у роботі та покращення безпеки руху.

2.2 Реєстрація транспортної події

Всі транспортні події реєструють в спеціальних облікових журналах, де відображують: ідентифікацію події – номер і дату події, тип (катастрофа, аварія, інцидент); технічні дані – технічний стан рухомого складу, колії, сигналізації тощо; причини події – за результатами попереднього аналізу; наслідки – кількість постраждалих, матеріальні збитки, затримка руху; вжиті заходи – інформація про вжиті заходи для усунення наслідків події.

Зібрані дані про події використовують для ведення статистики та аналізу аварійності на залізничному транспорті. Це дає змогу визначити тенденції щодо збільшення або зменшення кількості подій, оцінити ефективність вжитих заходів щодо покращення безпеки, формувати рекомендації для підвищення технічної та організаційної безпеки.

Проаналізувавши транспортну подію, обрану згідно з завданням (додаток А), оформлюємо журнал обліку катастроф.

Приклад оформлення журналу обліку катастроф наведено на рисунку 2.2.

№ з/п	Дата і час		Місце настання події	Стислий опис обставин та причин події	Наслідки події	Примітки
	настання події	надходження інформації про подію				
1	2	3	4	5	6	7

Рисунок 2.2 – Приклад оформлення журналу обліку катастроф (аварій із серйозними наслідками), аварій та інцидентів на залізничному транспорті України

Облік транспортних подій є невід'ємною частиною системи управління безпекою на залізничному транспорті України. Він дає можливість не тільки виявити слабкі місця в роботі залізничних підприємств, але й вжити необхідних заходів для їх усунення. Крім того, цей процес сприяє постійному підвищенню рівня безпеки руху та зниженню ризиків для пасажирів та працівників залізниці. Укртрансбезпека та її територіальні органи забезпечують цілодобове чергування з метою оперативного збору інформації про транспортні події, оперативне реагування на них та ведення їх обліку.

Оперативне чергування здійснюється оперативними черговими в порядку, визначеному відповідно до графіків, які складаються до 25 числа місяця, що передує звітному місяцю, згідно з додатками 1, 2 [4].

Територіальні органи надсилають скан-копії графіків до оперативного чергового апарату засобами електронного зв'язку. Оперативні чергові Укртрансбезпеки та її територіальних органів можуть використовувати інформацію про транспортні події, отриману від: структурних підрозділів Національної поліції; структурних підрозділів Державної служби України з надзвичайних ситуацій; суб'єктів господарювання; пасажирів; інших осіб, що стали свідками транспортної події; доступних джерел (мережа Інтернет, засоби масової інформації тощо).

Керівники суб'єктів господарювання або уповноважені ними особи при виникненні на залізничних коліях або із рухомим складом залізничного транспорту, інфраструктурою залізничного транспорту зазначених суб'єктів господарювання транспортних подій, визначених Положенням про класифікацію [3], негайно, але не пізніше однієї години з моменту виникнення транспортної події інформують про це оперативного чергового територіального органу за допомогою найбільш зручного та оперативного засобу зв'язку (телефон, факс, електронна пошта тощо).

Оперативний черговий територіального органу після отримання попередньої інформації про транспортну подію передає її в телефонному режимі оперативному черговому, він, з моменту отримання інформації про транспортну подію негайно повідомляє оперативного чергового апарату про таку транспортну подію за допомогою засобів електронного зв'язку шляхом надсилання повідомлення про транспортну подію, оформленого згідно з додатком 3 [4].

Скан-копію повідомлення про транспортну подію з підписом оперативного чергового територіального органу надсилають на електронну адресу Укртрансбезпеки для подальшої реєстрації. Оперативний черговий територіального органу заносить інформацію про транспортну подію до журналу обліку катастроф (аварій із серйозними наслідками), аварій та інцидентів на залізничному транспорті України, що оформлюють у паперовій формі згідно з додатком 4 [4].

Сторінки журналу обліку мають бути пронумеровані, прошнуровані, засвідчені підписом голови та скріплені печаткою Укртрансбезпеки. Журнал обліку підлягає постійному зберіганню.

Оперативний черговий інформує про транспортні події керівництво та оперативного чергового у порядку та в строки, визначені [5], та реєструє отриману від територіального органу інформацію в журналі обліку

катастроф (аварій із серйозними наслідками), аварій та інцидентів на залізничному транспорті, ведення якого здійснюється в електронній формі.

Оперативний черговий координує роботу оперативного чергового територіального органу щодо отримання уточненої інформації про обставини, учасників та наслідки транспортної події.

Оперативний черговий передає оперативному черговому територіального органу доручення керівництва з питань оперативного реагування на транспортну подію.

2.3 Організація та оформлення технічного розслідування транспортної події

Обов'язковому технічному розслідуванню підлягають транспортні події, класифіковані відповідно до [4] як катастрофа (аварія із серйозними наслідками). Також технічному розслідуванню можуть підлягати аварії та інциденти, рішення про проведення технічного розслідування яких приймає Голова Укртрансбезпеки.

Проведення технічного розслідування транспортної події здійснюється комісією з технічного розслідування транспортної події (далі – комісія) у складі голови та членів комісії, яка утворюється наказом Укртрансбезпеки не пізніше ніж через 5 діб з моменту отримання повідомлення про транспортну подію або прийняття рішення щодо проведення технічного розслідування транспортної події. Для вирішення питань, що потребують спеціальних знань у відповідних галузях науки і техніки, до роботи комісії можуть залучатися вчені та фахівці підприємств, установ і організацій, спеціалісти центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування (за згодою їх керівників) (далі – експерти), які включаються до складу комісії відповідним наказом.

Технічне розслідування транспортної події проводять окремо від службового розслідування, воно є незалежним. Діяльність комісії не має перешкоджати роботі органів досудового розслідування. Комісія працює за планом, який розробляється на організаційному засіданні комісії та затверджується головою комісії. План має передбачити основні напрями діяльності комісії, строки виконання завдань та відповідальних виконавців.

Засідання комісії оформлюють протоколом, який підписують усі члени комісії та затверджує голова комісії. Рішення про проведення необхідних випробувань та досліджень з метою встановлення причин транспортної події приймається Головою Укртрансбезпеки.

Після завершення проведення технічного розслідування транспортної події складають Звіт, який підписують голова та всі члени комісії.

Остаточний висновок щодо класифікації транспортної події приймає комісія відповідно до [4], який підписують члени комісії та затверджує голова комісії, за відповідною формою.

За попередніми даними заповнити звіт проведення технічного розслідування транспортної події та висновок щодо класифікації транспортної події за формами. Приклад форм наведено у додатках Б, рисунки Б.1 та Б.2.

У разі незгоди зі змістом складеного звіту член комісії підписує його та письмово викладає окрему думку, яка додається до звіту і є його невід'ємною частиною, про що зазначається.

Збереження матеріалів технічного розслідування транспортної події забезпечує Укртрансбезпека. Звіт має бути складений впродовж 60 днів, але не пізніше ніж через 12 місяців з дати, коли сталася транспортна подія.

Технічне розслідування транспортної події може бути поновлено за письмовим зверненням керівника суб'єкта господарювання або уповноваженої ним особи до Укртрансбезпеки та надання документів та/або

матеріалів, що суттєво впливають на висновки щодо причин транспортної події та/або рекомендації з безпеки.

3 СЛУЖБОВЕ РОЗСЛІДУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПОДІЇ

Службове розслідування транспортних подій у поїзній і маневровій роботі залежно від класифікації проводять керівники залізниць, служб залізниць, дирекцій залізничних перевезень, структурних підрозділів залізниць і ревізори з безпеки руху поїздів і автотранспорту, керуючись Інструкцією про порядок службового розслідування транспортних подій та порушень безпеки руху на залізницях України [6] та відповідними наказами.

У службовому розслідуванні причин і обставин транспортних подій зобов'язані брати участь як представники залізниці, в межах якої сталась транспортна подія, так і представники залізниць і підприємств, працівники яких причетні до цих подій. Повідомлення причетним до транспортної події має бути відправлено не пізніше 12-годинного терміну після її скоєння. Якщо представники залізниці, що причетні до транспортної події, не прибудуть протягом 36 годин з часу повідомлення та не повідомлять у 12-годинний термін після одержання повідомлення про можливу затримку, то розслідування проводять без їх участі. Результати та висновки у цьому випадку є обов'язковими для всіх.

Залізничні події розслідують залізницями, дирекціями залізничних перевезень, підприємствами та структурними підрозділами залізничного транспорту за місцем їх скоєння, територіально. Транспортні події, які виникли з вини працівників підприємств інших держав, розслідують територіально за місцем їх скоєння, згідно з [6].

Службове розслідування випадків дорожньо-транспортних пригод на залізничних коліях (ДТП), при яких двоє і більше чоловік загинули або три

і більше травмовані, очолює безпосередньо на місці події начальник залізниці чи особа, що виконує його обов'язки.

Передавання інформації про транспортні події і наступні дії працівників, які беруть участь в організації їх службового розслідування, здійснюють відповідно до окремого наказу Укрзалізниці та інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України.

Про випадки транспортних подій зі значною перервою у русі поїздів або втратою вантажу начальник залізниці доповідає генеральному директору Укрзалізниці негайно.

Про загибель і травмування пасажирів при транспортних подіях начальник залізниці, дирекції залізничних перевезень сповіщає головне пасажирське управління Укрзалізниці із зазначенням прізвищ потерпілих пасажирів, місця їх проживання, роботи і про надання необхідної допомоги. Про всі ці випадки головне пасажирське управління веде відповідну щорічну звітність.

Про транспортні події в установленому порядку доповідають в головне управління безпеки руху та екології Укрзалізниці (оперативно – по телефону, письмово – у 12-годинний термін).

Не пізніше як через 24 години з моменту залізничної події з тяжкими наслідками або залізничної події начальник дирекції залізничних перевезень, головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці і прокурор спільно повідомляють телеграмою про обставини залізничної події з тяжкими наслідками або залізничної події головне управління безпеки руху та екології Укрзалізниці, начальника залізниці, органи прокуратури України.

Після з'ясування причин залізничної події, визначення винних працівників і встановлення ступеню пошкодження колії, споруд і рухомого складу, але не пізніше як через 48 годин з моменту випадку, начальником

дирекції залізничних перевезень складається акт службового розслідування форми РБУ-1 у восьми примірниках. Зазначений акт затверджується начальником залізниці.

На основі вищенаведеного та згідно з варіантом, здобувачу потрібно скласти акт службового розслідування форми РБУ-1. Приклад форми акта службового розслідування транспортної події представлено у додатку В, рисунки В.1, а-В.1, б.

Технічний висновок щодо причин транспортних подій відповідно класифікації готується за двома підписами залежно від важкості події.

Матеріали про залізничні події з тяжкими наслідками та залізничні події зберігаються – у головному управлінні безпеки руху та екології і відповідному головному управлінні Укрзалізниці, апараті головного ревизора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці, відповідній службі, апараті головного ревизора з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці та відповідному структурному підрозділі залізниці.

Термін зберігання матеріалів службового розслідування такий:

- якщо немає загиблих або травмованих людей – 5 років;
- якщо загинули і травмовані пасажирів – 10 років;
- якщо загинули або травмовані працівники залізничного транспорту – 45 років.

ВИСНОВКИ

У висновках викладають найбільш важливі результати дослідження кожного розділу відповідно до поставлених завдань.

У першому розділі необхідно на основі положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, класифікувати транспортну подію за наслідками, згідно з обраним варіантом.

У другому розділі, згідно з завданням, необхідно сформулювати повідомлення про транспортну подію та оформити журнал обліку катастроф. Також, за попередніми даними, заповнити звіт проведення технічного розслідування транспортної події та висновок щодо класифікації транспортної події за формами.

У третьому розділі, згідно з аналізом транспортної події, здобувачу потрібно скласти акт службового розслідування за відповідною формою.

ВИМОГИ ДО ОФОРМЛЕННЯ

Звітні матеріали мають бути оформлені відповідно до вимог, викладених у [8]. У разі виконання роботи з використанням комп'ютерної техніки необхідно додавати надрукований варіант, а також повний зміст роботи в електронному вигляді на електронному носії або на поштову скриньку викладача.

ВИМОГИ ДО ЗАХИСТУ

Виконану та оформлену контрольну роботу, підписану здобувачем, подають викладачу, який проводив заняття.

Під час захисту роботи потрібно представити коротке повідомлення про виконану роботу, вміти відповідати на контрольні питання, а також володіти питанням розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті.

Здобувач повинен об'єктивно оцінювати хід обговорення, висловлені зауваження, вміти визнати їхню справедливність.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Правила технічної експлуатації залізниць України : наказ Міністерства транспорту України від 20.12.1996 р. № 411. Офіційний вісник України. 1997. № 8. Т. 2. С. 212.

2 Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України : наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 31.08.2005 р. № 507. Дата оновлення: 31.08.2005 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0507650-05> (дата звернення 10.07.2024).

3 Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті України : наказ Міністерства інфраструктури України від 07 липня 2017 р. № 235. Офіційний вісник України. 2017. № 62. С. 178. Ст. 1904.

4 Порядок технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті: наказ Міністерства інфраструктури України від 21.09.2018 р. № 433. Дата оновлення: 06.11.2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1185-18> (дата звернення 21.07.2024).

5 Порядок надання інформації в Міністерстві інфраструктури при виникненні надзвичайних ситуацій у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури: наказ Міністерства інфраструктури України від 26 березня 2012 р. № 186. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0541-12#Text> (дата звернення 21.10.2024 р.)

6 Інструкція про порядок службового розслідування транспортних подій та порушень безпеки руху на залізницях України : наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 27.04.2001 р. № 259. Дата оновлення: 01.08.2003 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0259361-01> (дата звернення 21.08.2024).

7 Інструкція з сигналізації на залізницях України : наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 23.06.2008 р. № 747. Відомості Міністерства транспорту та зв'язку України. 2008. № 13. С. 128.

8 Студентська навчальна звітність. Текстова частина (пояснювальна записка). Загальні вимоги до побудови, викладення та оформлення / Л. М. Козар, Є. В. Коновалов, А. О. Лапко та ін. Харків: УкрДАЗТ, 2014. 58 с.

ДОДАТОК А

Завдання

Варіант 1

22.01.2021 р. о 21 год 05 хв на ст. Ізмаїл допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової роботи. Під час виконання маневрової роботи (тепловоз ЧМЕ-3 № 4542, ТЧ-1 Одеса-Сорт., ТЧМ-1 Семко А.С., складач поїздів Козир В.М., 200 т, 36 осей) під час перестановки групи з 9-ти вагонів з колії № 3 через колію № 18 на колію № 48 вагонами вперед на стрілочному переводі № 14 допущено бічне зіткнення з групою з 41 вагона (21 завантажених та 20 порожніх), що мимовільно прийшли в рух з колії № 3 та вийшли на маршрут руху маневрового складу з подальшим сходом першого вагону маневрового складу № 60591989 – двома колісними парами першого за напрямком руху візка та двох вагонів групи, що прийшла в рух № 63878227 – всіма колісними парами, № 60202918 – четвертою колісною парою. Причина: порушення порядку закріплення рухомого складу складачем поїздів Козирем В.М.

Наслідки транспортної події на станції Ізмаїл зображено на рисунку А.1.



Рисунок А.1 – Наслідки транспортної події на станції Ізмаїл

Варіант 2

01.02.2015 р. о 04 год 37 хв на ст. Одеса-Порт допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової роботи. При виконанні маневрової роботи (тепловоз ЧМЕ-3 № 3624, ТЧМ-1 Бойчич І.І., складач поїздів Пашин О.С., 1025 т, 60 осей) під час перестановки групи з 15-ти вагонів (5 порожніх та 10 завантажених) з колії № 7 Станційного парку локомотивом вперед на стрілочному переводі № 56 стався схід 5-го з голови маневрового складу порожнього вагону № 95759817 – всіма колісними парами. Причина: приведення в рух маневрового складу без вилучення гальмівного башмака з під вагону № 95759817 складачем поїздів Пашиним О.С.

Наслідки транспортної події на станції Одеса-Порт зображено на рисунку А.2.



Рисунок А.2 – Наслідки транспортної події на станції Одеса-Порт

Варіант 3

28.04.2015 р. о 19 год 03 хв на ст. Люботин допущено транспортну подію – схід рухомого складу в поїзді. На пульт табло чергової по станції виникла хибна зайнятість рейкових кіл непарної горловини. При прийманні по реєстрованому наказу ДСП Захарченко Т.П., переданому по радіозв'язку ТЧМ поїзда № 721 сполученням Харків – Київ Hyundai HRCS2 № 007 (вагонів 9, осей 36, вага 461 т, ТЧМ Пащук В.С.), на стрілочному переводі № 31 допущено схід 3-го вагону з голови поїзду першим візком першою колісною парою та другим візком двома колісними парами, через переведення стрілки ДСП під цим вагоном.

Наслідки транспортної події на станції Люботин зображено на рисунку А.3.



Рисунок А.3 – Наслідки транспортної події на станції Люботин

Варіант 4

30.08.2018 р. о 14 год 30 хв на ст. Лавочне допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової роботи. При виконанні маневрової роботи по перестановці електровоза-штовхача ВЛ-11-057 ТЧМ-9 Куц І.П. з колії № 7 на колію № 5 на стрілочному переводі № 16 допущено схід одного візка (двома колісними парами) секції «А» з причини помилкових дій ДСП Сотника І.С. Після приготування маршруту на колію № 3, ДСП Сотник І.С. не повідомив ТЧМ локомотива та перекрив маневровий сигнал М-6, і став переробляти маршрут на колію № 5, внаслідок чого при русі локомотива 1-й візок електровозу ВЛ11-057

прослідував по маршруту на колію № 3, а 2-й візок по маршруту на колію № 5, що призвело до подальшого сходу першого візка.

Наслідки транспортної події на станції Лавочне зображено на рисунку А.4.



Рисунок А.4 – Наслідки транспортної події на станції Лавочне

Варіант 5

12.02.2017 р. об 11 год 15 хв на ст. Одеса-Застава допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової роботи. При виконанні маневрової роботи (тепловоз ЧМЕ-3 №3615, ТЧМ-1 Мощук Д.А., 2794 т, 136 осей) з розформування групи з 34 вагонів через сортувальну гірку, на вагонному уповільнювачі № 6 ділянки колії між стрілочними переводами № 107 та № 125 сталося сходження першого за напрямком руху порожнього вагону № 50320076 усіма колісними парами першого візка в третьому відчепі з двох порожніх вагонів. Причина:

неправильне гальмування відчепів уповільнювачем № 6 при розформуванні рухомого складу на сортувальній гірці оператором при ДСПГ Кобзар С.І.

Наслідки транспортної події на станції Одеса-Застава зображено на рисунку А.5.



Рисунок А.5 – Наслідки транспортної події на станції Одеса-Застава

Варіант 6

19.10.2015 р. о 06 год 58 хв на ст. Вечірній Кут допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової роботи. Під час виїзду маневрового локомотиву (ТЭМ-2У № 9051ТЧМ Войтов) з під'їзної колії ПАТ «Євраз Суха Балка» на колію № 6 на стрілочному переводі № 11 допущено схід 4-х завантажених аглорудою вагонів. Причина: не взяття ручної стрілки на закладку черговою стрілочного поста Кошей К.А.

Наслідки транспортної події на станції Вечірній Кут зображено на рисунку А.6.



Рисунок А.6 – Наслідки транспортної події на станції Вечірній Кут

Варіант 7

18.04.2016 р. об 11 год 46 хв на ст. Миколаїв допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової роботи. При виконанні маневрової роботи тепловозом (ЧМЕ-3 №2533 ТЧМ-8 Костюк М.В., складач поїздів Куплій В.О.) з перестановки групи з 9-ти порожніх вагонів (205 т, 36 осей) з колії № 12 Сортувально-відправного парку на колію № 10 Головного приймально-відправного парку на перехресному стрілочному переводі № 62/64 допущено схід вагона № 53230793 обома колісними парами першого за напрямком руху візка. Причина: ненадання ДСЦ Шпак Д.В. вказівки на вилучення гальмівного башмака з-під групи вагонів сигналісту та надання команди складачем поїздів про приведення у рух маневрового складу без упевнення у відсутності гальмівного башмака.

Наслідки транспортної події на станції Миколаїв зображено на рисунку А.7.



Рисунок А.7 – Наслідки транспортної події на станції Миколаїв

Варіант 8

22.10.2015 р. о 01 год 40 хв на ст. Іллічівськ допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової роботи. При виконанні маневрової роботи (тепловоз ЧМЕ-3 №3755, ТЧМ-1 Богун В.Б., 795 т, 36 осей, складач поїздів Скачко В.Ю.) при швидкості 5 км/год під час

осаджування з гірки групи з 9-ти навантажених вагонів, з колії № 6 Північного парку на колію № 46 Нового парку вагонами вперед, на стрілочному переводів № 69 допущено схід усіма колісними парами тепловоза. Причина: не приготування повністю маневрового маршруту на весь шлях слідування складачем поїздів Скачко В.Ю., в порушення вимог п. 3.7 ТРА станції.

Наслідки транспортної події на станції Іллічівськ зображено на рисунку А.8.



Рисунок А.8 – Наслідки транспортної події на станції Іллічівськ

Варіант 9

12.11.2016 р. о 17 год 13 хв на ст. Одеса – Застава допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової

роботи. При виконанні маневрової роботи з перестановки з колії № 14 Сортивального парку за маневровий світлофор МК електровоза ВЛ-80 № 617 (ТЧ Котовськ ТЧМ Одеса – Сортивальна Ковель В.В.), при швидкості 15 км/год в умовах неправильно встановленого маршруту, на скидальній стрільці № 158 допущено сходження секції № 2 (ведучої) електровоза всіма колісними парами, та секції № 1 (відомої) усіма колісними парами першим по ходу візком, та першою колісною парою другого візка. Причина: надання дозволу на рух за маршрутом від світлофора Н8-5 за світлофор МК, через скидальну стрілку № 158, яка не була встановлена по маршруту в порушення вимог п. 16.1.5 ІРП, та п.15.23 ПТЕ, відсутності контролю за стрілочними переводами ДСП станції Одеса – Застава Звясь С.В.

Наслідки транспортної події на станції Одеса – Застава зображено на рисунку А.9.



Рисунок А.9 – Наслідки транспортної події на станції Одеса – Застава

Варіант 10

18.04.2016 р. о 09 год 25 хв на ст. Вільнянськ допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової роботи. При виконанні маневрової роботи по перестановці локомотива ЧМЕ-3 № 7062 (ТМЧ-3 Кобзар, вага 123 т, 6 осей), з колії № 4 на колію № 6, при слідуванні локомотива з колії № 4 за сигнал М-26 допущено схід 4-х колісних пар локомотива за напрямком руху на стрілочному переводі № 30. Причина: не переконання складача поїздів в готовності маневрового маршруту.

Наслідки транспортної події на станції Вільнянськ зображено на рисунку А.10.



Рисунок А.10 – Наслідки транспортної події на станції Вільнянськ

Варіант 11

22.11.2015 р. о 02 год 40 хв на ст. Миколаїв допущено транспортну подію – зіткнення рухомого складу при виконанні маневрової роботи. При розформуванні на сортувальній гірці маневрового складу на колії № 25 сортувально-відправного парку допущено зіткнення відчепу з 3-х вагонів з групою із 42 вагонів з підвищеною швидкістю з подальшим пошкодженням вагонів № 24427155 (зміщено візок) № 51274330 (пошкоджено котел цистерни, з втратою вантажу – олія). Причина: нерозрахункове гальмування відчепів при розформуванні.

Наслідки транспортної події на станції Миколаїв зображено на рисунку А.11.



Рисунок А.11 – Наслідки транспортної події на станції Миколаїв

Варіант 12

30.01.2015 р. о 18 год 35 хв на ст. Мудрьона допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової роботи. При виконанні маневрової роботи (тепловоз ЧМЕ-3 № 1010, ТЧМ-2

Миненко А.А., 44 осі) під час осаджування вагонів на ділянці колії між стрілочними переводами № 1 та № 11, при швидкості руху локомотива до 5 км/год, допущено схід 5-го від локомотива вагону № 67669861 – всіма колісними парами 2-го за напрямком руху візка. Причина: невпевненість складачем поїздів Горум В.І. в правильності зчеплення вагонів.

Наслідки транспортної події на станції Мудрьона зображено на рисунку А.12.



Рисунок А.12 – Наслідки транспортної події на станції Мудрьона

Варіант 13

14.03.2015 р. о 09 год 10 хв на ст. Нижньодніпровськ допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової

роботи. При подаванні 12 вагонів (11 завантажених чавуном та 1 порожній) на під'їзну колію ПАТ «Інтерпайп НТЗ» біля хрестовини нецентралізованого стрілочного перевodu № 17 допущено схід першого за напрямком руху вагону № 53588844. Причина: невпевненість складачем поїздів в правильності положення стрілочного перевodu за маршрутом.

Наслідки транспортної події на станції Нижньодніпровськ зображено на рисунку А.13.



Рисунок А.13 – Наслідки транспортної події на станції Нижньодніпровськ

Варіант 14

04.07.2015 р. о 06 год 25 хв на ст. Апостолове допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової роботи. Під час виконання маневрової роботи (група з 9 вагонів, маневровий тепловоз ЧМЕ-3 № 4745 ТЧМ-2 Ренной) в парній горловині станції на перехресному стрілочному переводі допущено схід вагона № 68716489 (вантаж – катанка), всіма колісними парами. Причина: осаджування маневрового складу по неготовому маршруту по команді оператора поста централізації Козак В.П.

Наслідки транспортної події на станції Апостолове зображено на рисунку А.14.



Рисунок А.14 – Наслідки транспортної події на станції Апостолове

Варіант 15

03.10.2015 р. о 17 год 32 хв на ст. Запоріжжя – Лівє допущено транспортну подію – схід рухомого складу при виконанні маневрової роботи. При подаванні тепловозом вперед ЧМЕ-3 № 7206 групи з двох класних вагонів (№ 19901172, № 19901149) з колії № 101 на базу ПМС-237 на стрілочному переводі № 404 допущено схід першої колісної пари локомотива за напрямком руху. Причина: не взяття ручної стрілки на закладку складачем поїздів Братко С.М.

Наслідки транспортної події на станції Запоріжжя – Лівє зображено на рисунку А.15.



Рисунок А.15 – Наслідки транспортної події на станції Запоріжжя – Лівє

ДОДАТОК Б

Оформлення звіту та висновку технічного розслідування транспортної події

ЗВІТ
технічного розслідування транспортної події

«...» 20... року м.

1. Загальні відомості.
Зазначатися склад комісії з технічного розслідування транспортної події. Наводяться стислий опис транспортної події, коли і де вона відбулася та її наслідки.

2. Безпосередні обставини та наслідки настання транспортної події:
обставини, за яких стався транспортна подія; дата, точний час та місце транспортної події; опис місця транспортної події; контрольні відомості про поїзди та їх склад, маневровий склад

№ поїзда	Вид поїзда	Локомотив		Склад поїзда								
		серія	номер	кількість вісей	вага	кількість вагонів					завантажених	порожніх
						4-вісних	6-вісних	8-вісних	інших			

відомості про причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки на момент настання транспортної події

№ з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Посада	Рік народження	Стаж роботи на залізничному транспорті	Стаж роботи на займаний посаді	Тривалість робочого дня (год)	Кількість годин на роботі	Відпочинок перед роботою (год)

інформація про вантажодержателя, перевізника, вантажодержача (назви ліцензій, дозволів, сертифікатів, тощо);

інфраструктури залізничного транспорту (типів рейок, стрілочних переводів, ділянки централізації, засобів сигналізації та зв'язку тощо); рухомого складу залізничного транспорту тощо; завдання шкода життю та здоров'ю людини, матеріальна шкода та/або завдання шкода навколишньому природному середовищу; травмовані у транспортній події пасажирів та інші особи, працівники залізничного транспорту

№ з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Рік народження	Місце проживання	Місце госпіталізації	Діагноз	Примітка

загиблі у транспортній події пасажирів та інші особи, працівники залізничного транспорту

№ з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Рік народження	Місце проживання	Обставини смерті	Місце доставки тіла	Примітка

пошкодження (втрати) вантажу, багажу та іншого майна; пошкодження рухомого складу залізничного транспорту, інфраструктури залізничного транспорту, завдання шкода навколишньому природному середовищу тощо; зовнішні обставини транспортної події (погодні умови тощо).

3. Опис місця транспортної події, у тому числі зусиль ритуальних та надзвичайних служб: поїзди та їх склад, у тому числі реєстраційні номери складових частин рухомого складу залізничного транспорту, останні ремонти тощо; задіяні відбудовні засоби та дії, опис дій задіяних працівників щодо ліквідації наслідків транспортної події

Час видання наказу відбудовним поїздам		Вид допомоги, що викликалась	Звідки викликані відбудовні засоби	Час прибуття на місце робіт		Час закінчення роботи відбудовних поїздів	
год	хв			год	хв	год	хв

дії працівників суб'єкта господарювання щодо ліквідації наслідків транспортної події; облік та опис виявлених відхилень в роботі залізничного транспорту та працівників залізничного транспорту: причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події; структурна організація роботи суб'єкта господарювання, порядок надання та виконання розпоряджень, вимоги до причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події; дотримання працівниками залізничного транспорту вимог нормативно-правових актів, сигнальних та контрольних систем інфраструктури залізничного транспорту з урахуванням реєстрації даних від пристроїв для автоматичного запису даних (обладнання сигналізації та зв'язку тощо); інших об'єктів інфраструктури залізничного транспорту; рухомого складу залізничного транспорту, з урахуванням реєстрації від пристроїв для автоматичного запису даних; дані розшифрування пристроїв для автоматичного запису даних; дії працівників залізничного транспорту, пов'язані з управлінням поїздами, правильністю функціонування та роботою інфраструктури залізничного транспорту; заходи, здійснені для контролю руху поїздів та подання сигналів, пов'язаних з управлінням поїздами, правильністю функціонування та роботою інфраструктури залізничного транспорту, обмін усними повідомленнями у зв'язку з транспортною подією з урахуванням реєстрації даних від пристроїв для автоматичного запису даних; режим роботи та відпочинку працівників залізничного транспорту; робочий час причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події; обставини особистого характеру та за станом здоров'я, які мали вплив на настання транспортної події, в тому числі наявність стресу, попередні транспортні події схожого характеру.

4. Аналіз фактів, з'ясованих під час проведення технічного розслідування, з метою складання висновку щодо причин транспортної події.

5. Висновки щодо причини транспортної події: основні та безпосередні причини настання транспортної події, в тому числі фактори, що сприяли діям, здійсненим причетними працівниками залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події, або стан рухомого складу залізничного транспорту, та/або інфраструктури залізничного транспорту тощо; причини, пов'язані з технічним навантаженням працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події тощо; причини, пов'язані з порушенням нормативно-правових актів тощо; додаткові причини чи порушення, виявлені під час технічного розслідування транспортної події тощо;

6. Облік вже здійснених або прийнятих профілактичних заходів суб'єктом господарювання щодо запобігання транспортним подіям (за потреби).

7. Рекомендації з безпеки. Перелік матеріалів технічного розслідування транспортної події, що додаються до Звіту: повідомлення про транспортну подію на залізничному транспорті копія наказу про призначення комісії з технічного розслідування транспортної події; план роботи комісії з технічного розслідування транспортної події; протоколи засідань комісії з технічного розслідування транспортної події; результатами спеціальних досліджень, експертні висновки з технічного розслідування транспортної події; висновок щодо класифікації транспортної події; інші матеріали, що використовувались під час проведення технічного розслідування транспортної події.

Голова комісії	_____	_____
	(підпис)	(ініціал, прізвище)
Член комісії	_____	_____
	(підпис)	(ініціал, прізвище)
Член комісії	_____	_____
	(підпис)	(ініціал, прізвище)

Рисунок Б.1 – Приклад форми звіту технічного розслідування транспортної події

ЗАТВЕРДЖУЮ

Голова комісії

з технічного розслідування транспортної події

(підпис)

(ініціал, прізвище)

« ____ » _____ 20 ____ року

ВИСНОВОК

щодо класифікації транспортної події

За результатами технічного розслідування транспортної події, яка сталася

(наводиться стислий опис транспортної події, коли і де вона відбулася та її наслідки)

відповідно до пункту _____ розділу _____ додатка до Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 03 липня 2017 року № 235, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 25 липня 2017 року за № 904/30772, класифікувати транспортну подію та взяти до обліку як _____

(зазначається катастрофа (аварія із серйозними наслідками), аварія або інцидент)

Член комісії

(підпис)

(ініціал, прізвище)

Член комісії

(підпис)

(ініціал, прізвище)

Рисунок Б.2 – Приклад форми висновку щодо класифікації транспортної події

ДОДАТОК В **Форма акта службового розслідування транспортної події**

АКТ
службового розслідування транспортної події

Складений _____ 20__ р.

(позичи, прізвиська, імена та по батькові (за наявності) осіб, що провели службове розслідування)
що прибули на місце події о _____ год _____ хв, за результатами службового розслідування причин
транспортної події установили:

1. Обставини транспортної події

1.1. Дата і час _____

1.2. Місце _____

1.3. Обставини події _____

2. Контрольні відомості про поїзди, з якими стався транспорт з події

№ поїзда	Вид поїзда	Локомотив		Склад поїзда (матеріальний склад)							
		серія	№	тип	Кількість осей	вагонів у умовних одиницях	кількість вагонів				
							4-осейні	6-осейні	8-осейні	інших	реферативні

3. Наслідки транспортної події

Люди, які жертви (осіб), у т. ч. (позначити) через вплив небезпечного вантажу	Рухомий склад (одиниць)	Збиток з рейок	Пошкодження до ступеня вилючення з інвентарю	Непошкоджене в області ремонту		
				капітального	деповайського	поточного, ТО з відключенням
Загинуло /	Локомотив					
	Вагони вантажних (усього)					
Травмовано /	У т. ч. рефрижераторних					
	У т. ч. пасажирського парку					

3.1. Характеристика місця події (заповнити, зайве закреслити): кількість головних колій - _____; під'їом, спуск - _____‰; горизонтальна ділянка довжиною _____ м; крива радіусом _____ м; права довжиною _____ м; зліва глибиною _____ м; напіва висотою _____ м; засоби сигналізації _____ та зв'язку _____
(тип блокування електрична централізація стрілок і сигналів, автоматичне блокування, запобігання блокуванню, диспетчерська централізація)

3.2. Погодні умови (заповнити, зайве закреслити): світло, темнота, ясна, хмарно, туман, снігопад, хуртовина, дощ, ожеледь, видимість - _____ м, вітер - _____ м/с, температура повітря - _____ °С.

3.3. Розташування рухомого складу на місці події (докладна схема та фотографії додаються)

3.4. Конструкція верхньої будови колії: рейки типу _____; скріплення - _____; число шпал на кілометр - _____; баласт - _____; тип шпал: дерев'яні, залізобетонні

3.5. Результат огляду колії (вказати технічний стан колії та виявлені відхилення від норм)

3.5.1. Результати натурного обміру технічного стану колії за 100 м до місця сходження рухомого складу з рейок _____

3.5.2. Виписки з Книги запису результатів перевірки колії, споруд та колійних пристроїв та Книги запису результатів перевірки стрілочних переводів глухих перетинів _____

3.5.3. Оригінал (ксерокопія) стрічки колійнимірною вагона останнього проходження та довідка про її розшифрування _____

3.5.4. Аналіз та виписки з технічної документації колії _____

3.6. Результати огляду рухомого складу (вказати стан і виявлені відхилення від нормативного утримання)

3.6.1. Технічний стан ходових частин (рами візків, колісних пар та буксових вузлів, ресорного підвішування з гасниками колісних, гальмового устаткування) _____

3.6.2. Технічний стан рами та кузова вагона (контейнера, контейнера-цистерни), опорних поверхонь (п'ятки, під'їтки, конути) _____

3.6.3. Технічний стан зливних пристроїв (у разі перевезення небезпечних вантажів у вагонах-цистернах) _____

3.7. Результат огляду зчепних та ударних приладів (вказати стан і виявлені відхилення від нормативних розмірів та допусків) _____

3.8. Положення, видимість і стан колійних та поїзних сигналів _____

3.9. Чи потрібно було видавати попередження машиністу поїзда, яке саме і чи було воно видане _____

3.10. Установлена та фактична швидкість руху поїзда (вказати, яким чином визначено фактичну швидкість) _____

3.11. Чи правильно сформовано склад поїзда (зазначити, які допущено порушення, якщо такі є) _____

Рисунок В.1 – Приклад форми акта службового розслідування транспортної події

3.12. Схема розташування діючих гальмових осей у складі або окремо в кожній складовій частині, якщо вони розчепилися

3.12.1. Забезпеченість автоматичними гальмами (в осей і тоннах)

3.12.1.1. Розрахункове натискання

3.12.1.2. Фактичне натискання

3.12.2. Забезпеченість ручними гальмами (в осей і башмаках)

3.12.2.1. Розрахункова

3.12.2.2. Фактична

3.13. Тиск повітря в гальмовій магістралі

кг/см

3.14. Чи проводилося випробування гальм, яке, коли, де і хто проводив

3.15. Які виявлено несправності гальм

3.15.1. Стан колодок локомотива і гальмових вагонів, матеріал колодок

(тип гальмових колодок (чистині, композиційні))

3.15.2. Розташування і став стоп-кранів у складі поїзда, задіяні крани, якщо такі є

3.15.3. Стан рукавів автогальм і кінцевих кранів, чи немає перекриття кінцевих кранів

3.15.4. Інші несправності

3.16. Положення на локомотиві регулятора (контролера), реверса, крана машиніста та крана допоміжного гальма локомотива

3.17. Чи виконав машиніст заходів до зупинення поїзда, яким чином (послідовність дій), на якій відстані від місця події розпочато гальмування

3.18. Несправності локомотива, що могли мати значення під час події

3.19. Хто і які подавав сигнали

3.20. Показання засобів автоматичного контролю технічного стану рухомого складу під час руху поїзда

3.21. Додаткові дані огляду місця події, що мають значення для з'ясування її причин

3.22. Дії працівників, які брали участь в усуненні пошкоджень і несправностей під час ліквідації наслідків події до прибуття керівників підприємства залізничного транспорту та служби безпеки руху чи посадової особи (згідно з вимогами аварійної картки, форма якої наведена у додатку І до Правил безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16 жовтня 2000 року № 567, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 23 листопада 2000 року за № 857/5078)

3.23. Яких заходів ужито для відновлення руху до прибуття відновного поїзда

3.24. Відомості про постраждалих, хто, коли і яку надів допомогу

4. Відновні засоби

Час видачі наказу відбудови поїзда		Вид допомоги, що викликалася	Звітка викликаною відновним засобом	Час готовності поїзда		Час відправлення поїзда		Відстань	Час прибуття на місце робіт		Час закінчення роботи відбудови поїзда	
год.	хв.			год.	хв.	год.	хв.	км	год.	хв.	год.	хв.

4.1. Використано робочої сили: основного штату поїзда _____ осіб, додатково залучалося _____ осіб, у т. ч. спецформувань _____ осіб.

4.2. Дата повного прибирання рухомого складу _____

4.3. Дата повного прибирання вантажу _____

4.4. Дата і час відновлення руху по одній колії: дата _____ о год _____ хв _____

Повне відновлення руху: дата _____ о год _____ хв _____

4.5. Зауваження до організації ліквідації наслідків події _____

4.6. Відомості про повторюваність подій на території підприємства залізничного транспорту (протягом трьох років до дати події) _____

5. Залучення до проведення аварійно-відбудовних робіт аварійних бригад вантажовідправника, вантажоодержувача, провідників _____

6. Технічний висновок про причини транспортної події і допущені порушення Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854, та Правил перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 24 листопада 2000 року за № 861/5082 _____

6.1. Відомості про причетних працівників підприємства залізничного транспорту, що виконували службові обов'язки в момент події

№ з/п	Прізвище, ім'я та по батькові (за наявності)	Посада	Рік народження	Стать роботи на залізничному транспорті	Стать роботи на залізничній пошті	Тривалість робочого дня (години)	Кількість відпрацьованих годин під час зміни	Відпочинок перед роботою (години)
-------	--	--------	----------------	---	-----------------------------------	----------------------------------	--	-----------------------------------

6.1.1. Відомості щодо проведення медичного огляду працівника підприємства та особи, що його проводила (кваліфікаційна категорія, номер посвідчення про присвоєння кваліфікаційної категорії та строк його дії) _____

6.2. Перелік вилучених предметів і документів _____

6.3. Список матеріалів розслідування і додатків до акта _____

Комісія _____

Примітка: пункти, які не стосуються транспортної події, не заповнюються. У пунктах, що не підлягають заповненню, вчиняється запис "Не вимагається", у графах таблиць заповнюється прочерками "-".

Рисунок В.1, аркуш 2

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
до практичних занять
та виконання індивідуальних завдань
з дисципліни
«БЕЗПЕКА РУХУ ТА ПТЕ ЗАЛІЗНИЦЬ»

Відповідальний за випуск Прохорченко Г. О.

Редактор Ібрагімова Н. В.

Підписано до друку 27.05.2025 р.

Умовн. друк. арк. 2,5. Тираж . Замовлення № .
Видавець та виготовлювач Український державний університет залізничного
транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха, 7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.