

Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 21 сентября 2007 года N 825. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 сентября 2015 года № 774

Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 11.09.2015 № 774 (вводится в действие со дня его первого официального опубликования).

В соответствии со статьей 14 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте" Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ** :

1. Утвердить прилагаемые Правила безопасности на железнодорожном транспорте.

2. Настоящее постановление вводится в действие по истечении десяти календарных дней со дня первого официального опубликования.

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан

У т в е р ж д е н ы

постановлением

Правительства

Р е с п у б л и к и

К а з а х с т а н

от 21 сентября 2007 года N 825

Правила

безопасности на железнодорожном транспорте

1. Общие положения

1. Настоящие Правила безопасности на железнодорожном транспорте (далее - Правила) разработаны в соответствии с Законом Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте".

2. Правила распространяются на физических и юридических лиц, осуществляющих деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности.

3. В соответствии с законодательством Республики Казахстан государственный контроль за безопасностью на железнодорожном транспорте осуществляют органы государственного транспортного контроля.

2. Порядок безопасности на железнодорожном транспорте

4. Безопасность на железнодорожном транспорте обеспечивается комплексом организационных и технических мероприятий, направленных на защиту жизни и здоровья граждан, охрану окружающей среды, создание условий безаварийной работы организаций железнодорожного транспорта, содержание в исправном состоянии железнодорожных путей, подвижного состава, сооружений, оборудования, механизмов и приспособлений, включающих:

1) укомплектование и расстановку кадров в соответствии с нормативами численности и профессиональными требованиями;

2) профессиональный отбор кандидатов на должности, связанные с движением поездов;

3) укрепление трудовой и технологической дисциплины, решение социальных вопросов;

4) проведение периодического медицинского обследования работников, связанных с движением поездов, а также предрейсовый контроль за состоянием здоровья локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов;

5) организацию технического обучения кадров и повышения их квалификации, отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях;

6) проведение периодических проверок работников, связанных с обслуживанием движений поездов, на предмет знания действующих инструкций и правил, регламентирующих вопросы безопасности движения и должностных инструкций;

7) проведение еженедельных проверок по тематике "День безопасности движения";

8) введение пропускного режима для выхода на перрон на железнодорожных вокзалах;

9) осуществление постоянной работы по повышению качества ремонта и содержания пути, искусственных сооружений, локомотивов, вагонов, устройств сигнализации и связи, электроснабжения, железнодорожных переездов и других технических средств транспорта;

10) содержание в исправном состоянии и эффективное использование средств дефектоскопии и систем диагностики;

11) осуществление по утвержденному графику проверок состояния и использования устройств, приборов контроля безопасности с принятием мер по устранению выявленных недостатков;

12) проведение постоянной работы по созданию и внедрению новых

устройств, приборов безопасности и систем;

13) изыскание и внедрение новых форм организации обеспечения безопасности движения;

14) обобщение и распространение опыта безаварийной работы;

15) обеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ.

5. Участники перевозочного процесса в пределах установленной законодательством Республики Казахстан о железнодорожном транспорте компетенции обеспечивают:

безопасные условия для жизни и здоровья человека, проезда пассажиров;

безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа;

безопасность движения при эксплуатации технических средств железнодорожного транспорта;

охрану объектов железнодорожного транспорта, находящихся в их ведении, согласно перечню, утвержденному уполномоченным органом ;

экологическую безопасность;

противопожарную безопасность;

санитарно-эпидемиологическую безопасность.

6. Железнодорожные пути, железнодорожные станции, пассажирские платформы, а также другие объекты железнодорожного транспорта, связанные с движением поездов и маневровой работой, являются зонами повышенной опасности и должны иметь сигнальное ограждение в соответствии с требованиями, установленными законодательством Республики Казахстан .

7. Объекты, на территориях которых осуществляются производство, хранение , погрузка, выгрузка (разгрузка), транспортировка опасных грузов, должны быть удалены от железнодорожных путей, населенных пунктов, предприятий, зданий и сооружений на необходимые расстояния, в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан о железнодорожном транспорте.

Владельцы линий связи, электропередач, нефтепроводов, газопроводов и других пересекающих железнодорожные пути, или находящихся в непосредственной близости от них сооружений, должны обеспечить безопасность их функционирования и соблюдение установленных норм строительства и эксплуатации указанных сооружений, в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан о железнодорожном транспорте , а также должны своевременно информировать органы государственного транспортного контроля и организации железнодорожного транспорта о возникновении аварий или аварийных ситуациях, угрожающих безопасности движения.

8. Участники перевозочного процесса, осуществляющие производство, погрузку, выгрузку (разгрузку), хранение и транспортировку опасных грузов, обеспечивают безопасность их перевозок, имеют средства и мобильные подразделения, необходимые для ликвидации аварийных ситуаций и их последствий.

При возникновении аварийной ситуации в процессе перевозки опасных грузов, участники перевозочного процесса должны обеспечивать немедленную отправку указанных подразделений на место происшествия.

9. Участники перевозочного процесса должны обеспечить охрану и сопровождение отдельных видов грузов в силу своих особых свойств, согласно действующему законодательству Республики Казахстан.

10. Безопасность производства погрузочно-разгрузочных работ должна быть обеспечена:

- выбором способов производства работ, подъемно-транспортного оборудования и технологической оснастки;
- подготовкой и организацией мест производства работ;
- применением средств защиты работающих;
- проведением медицинского осмотра лиц, допущенных к работе, и их обучением.

11. При содержании и эксплуатации производственных и других помещений, зданий, сооружений, оборудования, транспортных средств, перевозке пассажиров и грузов необходимо соблюдать санитарно-эпидемиологические требования.

12. Пожарная безопасность должна быть обеспечена:

- организацией контроля за погрузкой, сортировкой и выгрузкой опасных грузов, в части соблюдения мер пожарной безопасности, а также за подготовкой подвижного состава под погрузку указанных грузов;
- соблюдением установленного противопожарного режима, недопущением к работе лиц, не прошедших инструктаж по соблюдению мер пожарной безопасности;

- проведением периодических осмотров территории, зданий, производственных и служебных помещений с целью контроля за содержанием путей эвакуации, противопожарных преград, разрывов, подъездов и дорог, средств пожаротушения (гидрантов, внутренних пожарных кранов, огнетушителей) и принятием срочных мер по устранению обнаруженных нарушений и недостатков;

- исправным содержанием, постоянной готовностью к действию установок пожаротушения, пожарной сигнализации, оповещения и связи.

13. Не соблюдение мер безопасности на железнодорожном транспорте могут привести к следующим последствиям:

к р у ш е н и ю ;
а в а р и и ;
особому случаю брака в работе;
случаю брака в работе;
з а т р у д н е н и ю в работе;

к прочим нарушениям безопасности движения.

14. К крушениям поездов относятся случаи столкновения, сходы подвижного состава в грузовых или пассажирских поездах на магистральных, станционных или подъездных путях, в результате которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения люди или поврежден железнодорожный подвижной состав до степени исключения его из инвентаря.

15. К авариям относятся случаи столкновения, схода подвижного состава в грузовых или пассажирских поездах на магистральных, станционных или подъездных путях, в результате которых поврежден железнодорожный подвижной состав в объеме капитального ремонта, а также случаи столкновения, схода подвижного состава при маневровой работе на станциях или подъездных путях, в результате которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения люди или поврежден железнодорожный подвижной состав до степени исключения его из инвентаря.

16. К особым случаям брака относятся:

1) столкновения подвижного состава в грузовых и/или пассажирских поездах на магистральных, станционных и подъездных путях, в результате которых допущено повреждение подвижного состава в объеме, требующем его отцепку и подачу на ремонт, но не имеющем последствий, указанных в пунктах 14 и 15 настоящих Правил;

2) сходы подвижного состава в грузовых и/или пассажирских поездах, на магистральных, станционных и подъездных путях, в результате которых допущено повреждение подвижного состава в объеме, требующем его отцепку и подачу на ремонт, но не имеющем последствий, указанных в пунктах 14 и 15 настоящих Правил;

3) прием поезда на занятый путь - случай, когда прибывающий поезд проследовал (хотя бы частью локомотива) разрешающий входной (маршрутный) сигнал светофора или пригласительный сигнал, или машинист поезда получил разрешение на следование на станцию при маршруте, приготовленном на путь, занятый другим поездом или подвижным составом;

4) отправление поезда на занятый перегон (блок-участок) - случай, когда при открытом выходном сигнале светофора или пригласительном сигнале, или по

врученному машинисту разрешению на занятие перегона и по получении им в необходимых случаях дополнительного указания или сигнала об отправлении поезд отправился (проследовал без остановки) и проехал выходной сигнал данного пути (при отсутствии сигнала - предельный столбик), хотя бы частью локомотива в то время, когда впереди расположенный перегон (блок-участок) занят поездом (любого направления) или подвижным составом;

5) прием (отправление) поезда по не готовому маршруту - случай, когда прибывающий (отправляющийся) поезд проследовал (хотя бы частью локомотива) открытый входной (выходной) сигнал светофора или машинист получил разрешение на следование на станцию (со станции) при запрещающем входном (выходном) сигнале светофора при неправильно подготовленном или неготовом маршруте, в том числе ведущим на путь, не занятый подвижным составом, а также, когда поезду с электрической тягой подготовлен маршрут на не электрифицированный путь или путь с другим родом тока или путь со снятым напряжением в контактном проводе;

6) проезд запрещающего сигнала светофора или предельного столбика без разрешения;

7) перевод стрелки под поездом;

8) уход подвижного состава на маршрут приема-отправления поезда, на прилегающий перегон на станциях, подъездных путях за предельный столбик, со станции на перегон или с перегона на станцию, но не имеющий последствий, указанных в пунктах 14 и 15 настоящих Правил;

9) изломы оси, осевой шейки колеса, колесной пары подвижного состава;

10) излом боковины или надрессорной балки тележки подвижного состава;

11) обрывы хребтовой балки подвижного состава;

12) отцепка вагона от пассажирского поезда в пути следования из-за технических неисправностей, включая грение букс (учитывается на всех станциях, кроме станции формирования и назначения пассажирского поезда);

13) отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами;

14) перекрытие разрешающего сигнала светофора на запрещающее, повлекшее проезд подвижным составом запрещающего показания сигнала светофора на станции - случай, когда из-за неисправности устройств сигнализации, рельсовых цепей, выключения электроэнергии или ошибки дежурного по станции (сигналиста), произошло перекрытие разрешающего показания светофора на запрещающий, повлекшее проезд подвижным составом запрещающего сигнала светофора на станции;

15) порча локомотива в пассажирском поезде, когда неисправность локомотива потребовала его замены (учитывается на всех станциях, кроме

пунктов смены локомотивных бригад, а также пунктов с основным или обратным локомотивным депо);

16) развал груза в пути следования - случай падения груза или его части на железнодорожный путь, а также смещение, разворот, расстройство крепления груза и другие неисправности, вызвавшие выход груза за установленный габарит погрузки подвижного состава;

17) не ограждение сигнальными знаками места производства путевых работ на перегонах и станциях;

18) появление на напольном светофоре ложного разрешающего показания сигнала вместо запрещающего или появление более разрешающего показания.

17. К случаям брака в работе относятся:

1) сход подвижного состава при маневрах, экипировке и других передвижениях, не имеющих последствий, указанных в пунктах 14 и 15 настоящих Правил;

2) столкновение подвижного состава при маневровых работах и других передвижениях, не имеющее последствий, указанных в пунктах 14 и 15 настоящих Правил, но при котором поврежден подвижной состав до степени, требующей отцепки или захода на ремонт для восстановления работоспособности;

3) столкновение подвижного состава на железнодорожном переезде с самоходным или автотранспортным средством, допущенное по вине работников организаций железнодорожного транспорта;

4) саморасцеп автосцепок подвижного состава в поезде;

5) обрыв автосцепки подвижного состава в поезде;

б) падение на железнодорожный путь деталей подвижного состава;

7) взрез подвижным составом стрелочного перевода;

8) отцепка вагонов от грузового поезда на промежуточных станциях
в с л е д с т в и е :

технической неисправности (учитывается как брак в работе, если отцепка вагонов произведена на любой промежуточной станции, установленного для подвижного состава гарантийного плеча обслуживания, кроме основных пунктов технического обслуживания);

грения букв (учитывается во всех случаях, кроме основных пунктов технического обслуживания);

9) неисправности пути, подвижного состава, устройств сигнализации, централизации, блокировки и связи, контактной сети, электроснабжения и других технических средств, в результате которых допущена задержка поезда на

перегоне сверх норм времени, установленного графиком движения поездов или на станции с момента открытия разрешающего сигнала светофора на один час и более;

10) отцепка вагона от поезда на перегоне или станции из-за нарушений технических условий погрузки груза;

11) неисправность автоматической локомотивной сигнализации или других приборов безопасности локомотива с требованием замены локомотива (учитывается на всех станциях, кроме установленных пунктов смены локомотивов или локомотивных бригад);

12) наезд на скот на перегонах с повреждением подвижного состава, требующим его отцепку от поезда;

13) неисправность пути, требующая выдачи поездным диспетчером по заявке начальника вагона - путеизмерителя или ревизора по безопасности движения приказа о закрытии движения на участке.

18. Затруднением в работе считаются случаи, когда нарушения безопасности движения не подпадают под пункты 14, 15, 16, 17 настоящих Правил, но вызвали :

1) задержку поезда более тридцати минут и более на перегоне или станции, из-за технических неисправностей содержания пути, подвижного состава и технических средств;

2) заявлен "толчок" машинистом локомотива в пути из-за нарушения содержания верхнего строения пути;

3) смену колесных пар в пассажирском поезде в пути следования по дефектам колесной пары, независимо от того, где проводилась смена колесных пар:

4) наезд на скот на путях, без отцепки подвижного состава от поезда для ремонта.

19. К прочим нарушениям безопасности движения относятся нарушения безопасности движения, которые явились следствием сторонних причин:

1) погодные условия, при температуре наружного воздуха ниже минус 35°C , ветре более 20 м/сек.;

2) столкновения на железнодорожных переездах с автотранспортными средствами при исправном техническом состоянии устройств сигнализации;

3) отцепка грузового вагона в пути следования поезда по причине образовавшейся течи опасного груза;

4) случаи возгорания подвижного состава, верхнего строения пути, которые не явились следствием нарушений технического содержания и/или привели к задержкам пропуска поездов, учитываются как возгорание;

5) нарушения устройства верхнего строения пути, произошедшие в результате природных факторов (размывы и заносы пути) или действий посторонних лиц, которые вызвали задержку пропуска поезда по данному участку;

6) наложение посторонними лицами предметов на железнодорожный путь, которые вызвали необходимость применения экстренного торможения поезда и его остановку;

7) иные нарушения безопасности движения, случаи, которые явились следствием сторонних причин, не попадающие в вышеуказанный перечень, а также случаи наезда на людей на путях.

3. Заключительные положения

20. Случаи нарушения безопасности на железнодорожном транспорте подлежат учету.

21. Учет допущенных нарушений безопасности на сети железных дорог Республики Казахстан ведется органами государственного транспортного контроля.

22. В локомотивном хозяйстве случаи нарушения безопасности учитываются в депо приписки локомотивных бригад.

23. Случаи нарушений безопасности, допущенные из-за нарушения технологии ремонта, рассматриваются совместно с представителем либо без представителя ремонтной организации, при наличии письменного согласия руководства организации производившей ремонт, и учитываются за ремонтной организацией.

24. В аналогичном порядке, установленным пунктом 23 настоящих Правил, учитываются нарушения безопасности, допущенные по технической неисправности пути, энергоснабжения, сигнализации и связи.

25. Случаи нарушений безопасности, допущенные из-за технической неисправности грузовых вагонов, учитываются за юридическим лицом, проводившим последнее техническое обслуживание поезда, а в пассажирских перевозках - за перевозчиком, эксплуатирующим данный пассажирский вагон.

26. В случае, если виновниками нарушений безопасности являются работники двух и более участников перевозочного процесса, случай нарушения безопасности учитывается за организацией, где работает основной виновник случая нарушения безопасности движения, на основании материалов проводимого служебного расследования.

27. Случаи нарушений безопасности на магистральных, станционных и подъездных путях, допущенные из-за невыполнения обязанностей работником

участников перевозочного процесса, возложенного на него в порядке совмещения профессий, учитываются в организации (структурном подразделении), работу которой исполнял виновный работник.

28. Случаи столкновения поездов с автотранспортными средствами и/или другими самоходными средствами и наезд на скот, учитываются участниками перевозочного процесса, допустившими данное нарушение, или организацией, ответственной за содержание верхнего строения пути данного участка железных дорог, если при расследовании не установлена виновность работников других участников перевозочного процесса.

29. Случаи нарушений безопасности, допущенные на железнодорожных путях, принадлежащих физическим и/или юридическим лицам, по вине их работников, учитываются за этими лицами.

30. Правильность и полнота первичного учета случаев нарушений безопасности обеспечивается первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса.

31. Информация о допущенных нарушениях безопасности на сети железных дорог Республики Казахстан предоставляется в оперативном порядке в центральный аппарат и/или территориальные органы государственного транспортного контроля уполномоченного органа на транспорте, в течение суток, а в случаях с пассажирскими поездами - немедленно.