

## Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте

### *Утративший силу*

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 3 сентября 2004 года N 333-І. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 4 октября 2004 года N 3123. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 октября 2007 года N 217

### *И з в л е ч е н и е*

*из приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 октября 2007 года N 217*

*В соответствии со статьей 27 Закона Республики Казахстан "О нормативных правовых актах" ПРИКАЗЫВАЮ:*

*1. Признать утратившим силу приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 3 сентября 2004 года N 333-І "Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте" (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики К а з а х с т а н з а N 3 1 2 3).*

*3. Настоящий приказ вступает в силу со дня подписания, подлежит ознакомлению и рассылке.*

*М и н и с т р*

В соответствии со статьей 14 Закона Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Правила безопасности на железнодорожном транспорте.

2. Комитету транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Мустафин К.С.) обеспечить представление настоящего приказа в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации.

3. Настоящий приказ вступает в силу со дня государственной регистрации.

*Министр*

У т в е р ж д е н ы  
приказом Министра транспорта и коммуникации  
Республики Казахстан  
от 3 сентября 2004 года N 333-I  
"Об утверждении Правил безопасности  
на железнодорожном транспорте"

**П р а в и л а  
безопасности на железнодорожном транспорте**

**1. Общие положения**

1. Настоящие Правила безопасности на железнодорожном транспорте (далее - Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 15) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте".

2. Правила определяют требования безопасности на железнодорожном транспорте .

3. Безопасность 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 исправности магистральной железнодорожной сети, подвижного состава железнодорожных путей, сооружений, оборудования, механизмов и приспособлений, а также устранение последствий возможных нарушений безопасности движения.

**2. Виды нарушений безопасности**

4. Нарушения безопасности на железнодорожном транспорте Республики Казахстан подразделяются на следующие виды:

- 1 ) а в а р и я ;
- 2) особый случай брака в работе;
- 3) случай брака в работе;
- 4) затруднение в работе;
- 5 ) п р о ч и е .

5. К авариям относятся: столкновения, сходы подвижного состава в грузовых и/или пассажирских поездах на магистральных, станционных и подъездных путях и/или при производстве маневровой работы с подвижным составом на станциях, в результате которых погибли или пострадали люди, или поврежден до степени исключения из инвентаря железнодорожный подвижной состав.

6. К особым случаям брака относятся:

- 1) столкновения подвижного состава в грузовых или пассажирских поездах

на перегонах или станциях, столкновения и сходы при производстве маневровой работы и других передвижениях, в результате которых допущено повреждение подвижного состава, требующее капитального ремонта, но не имеющие последствий, указанных в пункте 5 настоящих правил;

2) сходы подвижного состава в грузовых и/или пассажирских поездах, произошедшие на перегонах или станциях, но не имеющие последствий, указанных в пункте 5 настоящих правил;

3) прием поезда на занятый путь - случай, когда прибывающий поезд проследовал (хотя бы частью локомотива) на открытый входной (маршрутный) сигнал светофора или по получении разрешения на следование на станцию при запрещающем входном сигнале светофора при маршруте приготовленном на путь, занятый другим подвижным составом;

4) отправление поезда на занятый перегон (или блок-участок), когда при открытом выходном сигнале светофора или по врученному машинисту разрешению на занятие перегона и по получению сигнала или указания об отпадении поезд отправился (или проследовал без остановки) и проехал выходной сигнал данного пути (а 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 (или отправление) поезда по неготовому маршруту - случай, когда прибывающий (отправляющийся) поезд проследовал (хотя бы частью локомотива) открытый входной (выходной) сигнал светофора или по получению машинистом разрешения на следование на станцию (со станции) при запрещающем входном (выходном) сигнале светофора при неправильно приготовленном или неготовом маршруте, в том числе ведущим на путь, не занятый подвижным составом, а также, когда поезду с электрической тягой приготовлен маршрут на не электрифицированный путь или путь с другим родом тока или путь со снятым напряжением в контактном проводе;

б) проезд на запрещающий сигнал светофора или предельный столбик без разрешения ;

7) изменение маршрута следования по стрелочному переводу под подвижным составом ;

8) уход подвижного состава на маршрут приема-отправления поезда, на прилегающий перегон и (или) за предельный столбик, а также уход подвижного состава на станциях, подъездных путях (за предельный столбик), со станции на перегон или с перегона на станцию, но не имеющих последствий, указанных в пункте 9 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 в поезде;  
12) отцепка вагона от пассажирского поезда в пути следования из-за технических неисправностей, включая грение букс, (учитывается на всех станциях, кроме станции формирования пассажирского поезда);

13) отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами;

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

15) порча локомотива в пассажирском поезде, при которой неисправность локомотива потребовала его замены (учитывается на всех станциях, кроме тех, где предусмотрена плановая смена локомотива);

16) развал груза в пути следования - случаи 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 сигналами препятствия "Опасное место" места производства путевых работ, опасного для движения поездов на станции или перегоне.

7. К случаям брака в работе относятся:

1) сход подвижного состава при маневрах, экипировке и других передвижениях, не имеющих последствий, указанных в пункте 5 настоящих правил;

2) столкновение подвижного состава при маневровых работах и других передвижениях, не имеющее указанных в пункте 5 настоящих правил последствий, но при котором поврежден тяговый или другой подвижной состав до степени, требующей отцепки или захода в депо для восстановления работоспособности;

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

4) саморасцеп автосцепок в подвижном составе;

5) обрыв автосцепки подвижного состава;

6) падение на железнодорожный путь деталей подвижного состава;

7) взрез подвижным составом стрелочного перевода;

8) отцепка вагонов от грузового поезда на промежуточных станциях в следствие:

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 букс (учитывается во всех случаях, независимо от того, был или не был задир шейки оси колесной пары или повреждение подшипника, 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 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);

12) наезд на скот на станциях и перегонах с повреждением подвижного состава.

8. Затруднением в работе считаются случаи, когда нарушения безопасности движения не попадают под пункты 5, 6, 7 настоящих правил, но вызвали остановку поезда, применение экстренного торможения (учитываются хозяйствующими субъектами, по вине работников которых допущено данное нарушение).

9. К прочим случаям относятся случаи нарушения безопасности движения, которые явились следствием сторонних причин (погодные условия, столкновения на переездах не по вине работников железнодорожного транспорта, наложение посторонними лицами предметов на железнодорожный путь).

### **3. Порядок ведения учета нарушений безопасности**

10. Случаи нарушения безопасности учитываются за физическими или юридическими лицами, по вине которых произошло данное нарушение.

11. В локомотивном хозяйстве железнодорожной организации случаи нарушения безопасности учитываются в депо приписки локомотивных бригад в случае нарушений, допущенных по вине локомотивных бригад или в организации, производившей ремонт или депо приписки локомотивов - в случае

нарушений, допущенных из-за неисправностей локомотивов из-за некачественно проведенного технического обслуживания и ремонта.

12. Случаи нарушений безопасности, допущенные из-за нарушения технологии ремонта, расследуются совместно с представителем завода или локомотивного депо, его производившими или при наличии письменного согласия - без их участия.

13. В аналогичном порядке учитываются и расследуются случаи брака в хозяйствах организаций железнодорожного транспорта: пути, энергоснабжения, сигнализации и связи, допущенные по технической неисправности самоходных подвижных единиц - дрезин, автомотрис и др.

14. Случаи нарушений безопасности, допущенные из-за технической неисправности вагонов, учитываются за юридическим лицом (пассажирским или грузовым вагонным депо), проводившим последнее техническое обслуживание поезда, а по скрытым дефектам буксового узла (за исключением разрушения торцевого крепления) учитываются организацией вагонного хозяйства по месту происшествия и расследуются с приглашением представителя организации, производившей ремонт узла.

15. В случае, если виновниками нарушений безопасности являются работники двух и более организаций железнодорожного транспорта, случай нарушения безопасности учитывается той организацией, где работает основной виновник брака, что устанавливается на основании материалов проводимого служебного расследования.

16. Случаи нарушений безопасности на магистральных, станционных и подъездных путях, допущенные из-за невыполнения работником организации железнодорожного транспорта обязанностей, возложенных на него в порядке совмещения профессий, учитываются в организации (структурном подразделении), где работает виновник брака.

17. Случаи столкновения поездов с автотранспортными средствами и/или другими самоходными средствами и наезд на скот, допущенные на перегонах, а также в пределах путей станций или на поезде-участках, оборудованных диспетчерской централизацией, учитываются организацией железнодорожного транспорта, ответственной за содержание верхнего строения пути данного участка железных дорог, если при расследовании не установлена виновность работников других организаций железнодорожного транспорта.

18. Случаи нарушений безопасности, допущенные на железнодорожных (подъездных) путях мест необщего пользования, принадлежащих юридическим и (или) физическим лицам, по вине их работников, учитываются за этими лицами.

19. Правильность и полнота первичного учета случаев нарушений безопасности обеспечивается руководителями организаций железнодорожного

т р а н с п о р т а .

20. Сроки составления актов расследования по допущенным нарушениям безопасности в поездной и маневровой работе не должны превышать 10-ти дней со дня допущенного нарушения безопасности.

#### **4. Заключительные положения**

21. Информация о допущенных нарушениях обеспечение безопасности предоставляется в оперативном порядке в центральный и территориальные органы транспортного контроля уполномоченного органа на транспорте в течение суток, а в случаях с пассажирскими поездами - немедленно.

22. Учет нарушений безопасности движения ведется территориальными органами транспортного контроля уполномоченного органа на транспорте в пределах подконтрольной области.