

О внесении изменений и дополнения в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 334 "Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте"

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 21 февраля 2017 года № 105. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 5 апреля 2017 года № 14981.

В соответствии с пунктом 2 статьи 50 Закона Республики Казахстан от 6 апреля 2016 года "О правовых актах" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Внести в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 334 "Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте" (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11602, опубликованный 31 июля 2015 года в информационно-правовой системе "Эділет") следующие изменение и дополнения:

в Правилах безопасности на железнодорожном транспорте, утвержденных указанным приказом:

пункты 12, 13, 14, 15 и 16 изложить в следующей редакции:

"12. Не соблюдение мер обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте в зависимости от последствий подразделяются (классифицируются) по следующим видам нарушений безопасности движения:

- крушение;
- авария;
- событие;
- инцидент.

13. К крушениям относятся случаи столкновения, схода железнодорожного подвижного состава, специального подвижного состава на магистральных, станционных, подъездных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, в результате которых погибли люди или поврежден железнодорожный подвижной состав, специальный подвижной состав до степени исключения его из инвентаря.

14. К авариям относятся случаи столкновения, схода железнодорожного подвижного состава, специального подвижного состава на магистральных, станционных, подъездных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, в результате которых получили тяжкие телесные повреждения люди или поврежден

железнодорожный подвижной состав, специальный подвижной состав в объеме капитального ремонта.

15. К событиям относятся случаи столкновения, схода железнодорожного подвижного состава, специального подвижного состава на магистральных, станционных, подъездных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, но не имеющие последствия, указанные в пунктах 13 и 14 настоящих Правил.

16. К инцидентам относятся следующие случаи:

1) 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;

2) 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 отпадении 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;

3) 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 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;

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

5) перевод стрелки или подвижного сердечника крестовины, которая входит в поездной или маневровый маршрут перед или под подвижным составом и/или специальным подвижным составом;

6) уход подвижного состава на маршрут приема-отправления поезда, на прилегающий перегон на станциях, подъездных путях, в том числе на железнодорожных путях по договорам концессии, за предельный столбик, со станции на перегон или с перегона на станцию, но не имеющих последствий, указанных в пунктах 13, 14 и 15 настоящих Правил;

- 7) изломы оси, осевой шейки колеса, колесной пары подвижного состава;
- 8) излом (надрыв) боковины или надressорной балки тележки подвижного состава;
- 9) излом (надрыв) хребтовой балки подвижного состава;
- 10) отцепка вагона от пассажирского поезда в пути следования из-за технических неисправностей (учитывается на всех станциях, кроме станции формирования пассажирского поезда);
- 11) отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами;
- 12) 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 персонала, произошло перекрытие разрешающего показания светофора на запрещающий, повлекшее проезд подвижным составом запрещающего сигнала светофора на станции (за исключением перекрытия сигнала с его проездом в случаях отключения устройств по внешнему электроснабжению);
- 13) неисправность локомотива в поезде, в результате которой потребовалась его замена (учитывается на всех станциях, кроме пунктов смены локомотивных бригад, а также пунктов с основным или обратным локомотивным депо);
- 14) 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;
- 15) не ограждение сигнальными знаками места производства путевых работ на перегонах и станциях;
- 16) появление на:
 - светофоре ложного разрешающего показания сигнала вместо запрещающего;
 - локомотивном светофоре ложного разрешающего показания сигнала вместо запрещающего, когда автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи на перегоне;
- 17) саморасцеп автосцепок или других сцепных устройств подвижного состава в поезде;
- 18) обрыв автосцепки или других сцепных устройств подвижного состава в поезде;
- 19) падение на железнодорожный путь деталей подвижного состава;
- 20) отцепка вагона от поезда на перегоне или станциях из-за нарушений технических условий погрузки груза и/или образовавшейся течи опасного груза (учитывается на всех станциях, кроме станции имеющих пункты коммерческого осмотра);
- 21) неисправности пути, подвижного состава, в том числе вагонов производства компании "Patentes Talgo S.L.", устройств сигнализации, централизации, блокировки и

связи, контактной сети, электроснабжения и других технических средств в результате которых допущена задержка поезда на перегоне или на станции более 1 часа;

22) случаи наезда на людей на магистральных, станционных, подъездных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии;

23) случаи наезда на скот на магистральных, станционных, подъездных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии с повреждением подвижного состава, требующим его отцепку от поезда;

24) отцепка вагонов от грузового поезда в пути следования из-за технических неисправностей (учитывается во всех случаях, кроме основных пунктов технического обслуживания);

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

26) погодные условия, при температуре наружного воздуха ниже минус 35оС, порывах ветра более 20 м/сек, грозových явлениях, обледенениях контактного провода электрифицированных участков, повлекшие собой нарушения нормальной работы сигнализации, централизации и блокировки и связи, энергоснабжения;

27) дорожно-транспортное происшествие на железнодорожных переездах с автотранспортными средствами при исправном техническом состоянии устройств сигнализации;

28) случаи возгорания подвижного состава, верхнего строения пути, которые явились следствием нарушений технического содержания;

29) 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;

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

31) иные нарушения безопасности движения, случаи, которые явились следствием сторонних причин, не попадающие в вышеуказанный перечень.";

пункты 17 и 18 исключить;

пункт 46 изложить в следующей редакции:

"46. Учет допущенных нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте, за исключением инцидентов, ведется уполномоченным органом и его территориальными подразделениями в разрезе областей, столицы и городов республиканского значения.

Инциденты учитываются участниками перевозочного процесса, вспомогательными службами железнодорожного транспорта.";

пункт 49 изложить в следующей редакции:

"49. В порядке, установленном пунктом 48 настоящих Правил, учитываются нарушения безопасности, допущенные по технической неисправности подвижного состава, пути, энергоснабжения, сигнализации и связи.";

пункт 55 изложить в следующей редакции:

"55. В случае нарушения безопасности на магистральных, станционных, подъездных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, допущенного по причине излома (надрыва) литых деталей тележки вагонов, Национальный оператор инфраструктуры:

1) получает от железнодорожной администрации на территории, которой произошел излом и/или завода-изготовителя изломавшейся детали информацию о случае нарушения безопасности движения, вызванного изломом (надрывом) литых деталей тележки;

2) получает от завода-изготовителя и железнодорожной администрации, на территории которой находится завод-изготовитель, а при необходимости и Дирекции Совета железнодорожного транспорта государств-участников Содружества информацию о литых деталях, находившихся в одной плавке с изломавшейся;

3) определяет по "автоматизированному банку данных парка вагонов" номера вагонов, оборудованных деталями одной плавки с изломавшейся;

4) после исполнения подпунктов 1), 2), 3) настоящего пункта направляет информацию в уполномоченный орган с номерами вагонов, оборудованных деталями одной плавки с изломавшейся;

5) по распоряжению уполномоченного органа применяет меры по недопущению дальнейшей эксплуатации на территории Республики Казахстан подвижного состава всех форм собственности укомплектованных литыми деталями тележек, изготовленных в одной плавке с изломавшейся.

О принятом решении уполномоченного органа извещает владельцев вагонов резидентов Республики Казахстан, а также все железнодорожные администрации пространства 1520 мм.";

дополнить пунктом 55-1 следующего содержания:

"55-1. В случае предоставления заинтересованным лицом результатов независимой экспертизы с целью подтверждения безопасности эксплуатации литой детали, вошедшей в одну плавку с изломавшейся, уполномоченный орган принимает решение о дальнейшей эксплуатации на территории Республики Казахстан подвижного состава всех форм собственности укомплектованных литыми деталями тележек, изготовленных в одной плавке с изломавшейся после дополнительного рассмотрения всех обстоятельств происшествия с учетом результатов указанной экспертизы.".

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан