

**О внесении изменений в совместный приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 декабря 2015 года № 1205 и Министра национальной экономики Республики Казахстан от 29 декабря 2015 года № 823 "Об утверждении критериев оценки степени риска и проверочных листов в области автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного транспорта и торгового мореплавания"**

Совместный приказ и.о. Министра транспорта Республики Казахстан от 2 сентября 2025 года № 290 и Заместителя Премьер-Министра - Министра национальной экономики Республики Казахстан от 24 сентября 2025 года № 92. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 29 сентября 2025 года № 36961

**ПРИКАЗЫВАЕМ:**

1. Внести в совместный приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 декабря 2015 года № 1205 и Министра национальной экономики Республики Казахстан от 29 декабря 2015 года № 823 "Об утверждении критериев оценки степени риска и проверочных листов в области автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного транспорта и торгового мореплавания" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 12769) следующие изменения:

приложение 1 к Критериям оценки степени риска в области железнодорожного транспорта изложить в новой редакции согласно приложению 1 к настоящему совместному приказу;

приложения 4, 4-1, 4-2, 4-3 и 4-4 изложить в новой редакции согласно приложениям 2, 3, 4, 5 и 6 к настоящему совместному приказу;

приложения 4-6, 4-7 и 4-8 изложить в новой редакции согласно приложениям 7, 8 и 9 к настоящему совместному приказу.

2. Комитету автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

1) государственную регистрацию настоящего совместного приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) размещение настоящего совместного приказа на интернет-ресурсе Министерства транспорта Республики Казахстан после его официального опубликования;

3) в течение пяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего совместного приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан его направление в Комитет правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры

Республики Казахстан для размещения в информационной системе "Единый реестр субъектов и объектов проверок".

3. Контроль за исполнением настоящего совместного приказа возложить на курирующего вице-министра транспорта Республики Казахстан.

4. Настоящий совместный приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Заместитель Премьер-Министра  
– Министр национальной экономики  
Республики Казахстан  
исполняющий обязанности  
Министра транспорта  
Республики Казахстан

\_\_\_\_\_ С. Жумангарин

\_\_\_\_\_ М. Калиакпаров

"СОГЛАСОВАН"  
Комитет по правовой статистике  
и специальным учетам  
Генеральной прокуратуры  
Республики Казахстан

Приложение 1 к совместному  
Заместитель Премьер-Министра  
– Министр национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 24 сентября 2025 года № 92  
и исполняющий обязанности  
Министра транспорта  
Республики Казахстан  
от 2 сентября 2025 года № 290  
Приложение 1  
к Критериям оценки  
степени риска в области  
железнодорожного транспорта

**Степени нарушений требований субъектов (объектов) контроля в области железнодорожного транспорта**

Наименование критериев		Степень нарушения
1.	Происшествия, в результате которых допущено столкновение, сход железнодорожного подвижного состава в грузовых или пассажирских поездах на магистральных, станционных, подъездных путях и железнодорожных путях	грубое
2.	Происшествия, в результате которых допущено повреждение железнодорожного подвижного состава до состояния, не подлежащего восстановлению	грубое

3.	Происшествия, в результате которых допущено повреждение железнодорожного подвижного состава в объеме требующем его отцепку и подачу на ремонт	грубое
4.	Наличие одной подтвержденной жалобы или обращения о причинении вреда, либо угрозе жизни и здоровью человека и безопасности движения на железнодорожном транспорте	незначительное
5.	Наличие двух и более подтвержденных жалоб или обращений о причинении вреда, либо угрозе жизни и здоровью человека и безопасности движения на железнодорожном транспорте	грубое
6.	Подтверждение информации о происшествии на железнодорожном транспорте, либо угрозе жизни и здоровью человека	грубое
7.	Неисполнение в установленный срок рекомендации об устранении нарушений, выявленных по результатам профилактического контроля без посещения субъекта (объекта) контроля	грубое
8.	Отсутствие государственной регистрации подвижного состава	значительное
9.	Отсутствие инструкции о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути, разработанной ветвевладельцем и утвержденной Национальным оператором инфраструктуры	незначительное
10.	Несвоевременное прохождение подвижного состава и специального подвижного состава (далее – СПС) планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания	грубое
11.	Осуществление эксплуатаций железнодорожного подвижного состава с истекшим сроком службы, а также исключенный ( списанный) на своих осях, на магистральной железнодорожной сети	грубое

12.	Отсутствие акта осмотра о проведении комиссионного осмотра два раза в год (весной и осенью) тягового подвижного состава, пассажирских вагонов и СПС	незначительное
13.	Оставление стоящих в рабочем состоянии локомотивов, моторвагонного и СПС под наблюдением работника, знающего правила их обслуживания, а на станционных путях – машиниста, водителя СПС или их помощников на деповских путях и путях хозяйствующих субъектов	грубое
14.	Отсутствие на локомотивах и мотор-вагонном подвижном составе, (специальном самоходном подвижном составе) средств поездной радиосвязи, совместимых с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемеров обеспечивающих регистрацию установленных показаний, локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности	грубое
15.	Отсутствие устройств дистанционной отцепки маневровых локомотивов от вагонов, обслуживаемых одним машинистом	грубое
16.	Отсутствие второго пульта управления на маневровых локомотивах, обслуживаемых одним машинистом	грубое
17.	Отсутствие зеркал заднего вида на маневровых локомотивах, обслуживаемых одним машинистом	грубое
18.	Отсутствие устройств, обеспечивающих автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива на	грубое

	маневровых локомотивах, обслуживаемых одним машинистом	
19.	Осуществление выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, в том числе СПС, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения	грубое
20.	Не оборудование подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава автоматическими тормозами, кроме того не оборудование пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава и локомотивов, предназначенных для вождения пассажирских поездов электропневматическими тормозами	грубое
21.	Не оборудование локомотивов, пассажирских, грузовых вагонов, моторвагонных и СПС ручными тормозами	грубое
22.	Не оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава	грубое
23.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 миллиметров (далее – мм.)	грубое
24.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 мм.	грубое
25.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у грузовых вагонов (груженных) - не менее 950 мм.	грубое
26.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у СПС в	грубое

	порожнем состоянии - не более 1080 мм., в груженом - не менее 980 мм.	
27.	Необеспечение габарита сооружений и устройств при проведении любых ремонтных, строительных и других работ	грубое
28.	Не укладывание и не закрепление грузов, выгруженных или подготовленных к погрузке около пути так, чтобы габарит приближения строений не нарушался	грубое
29.	Нахождение грузов (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1200 мм. от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0 метр (далее – м.), а при большой высоте - не ближе 2,5 м.	грубое
30.	Необеспечение при эксплуатации всех элементов железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) безопасного и плавного движения поездов со скоростями, установленными на данном участке	грубое
31.	Несоответствие железнодорожного пути в отношении радиусов кривых, сопряжение прямых и кривых, крутизны уклонов плану и профилю линии	грубое
32.	Не установление величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи на прямых и кривых участках пути: в сторону сужения -4 мм., уширения +8 мм., а на участках, где установлены скорости движения 50 км/час и менее, в сторону: сужения -4 мм., уширения +10 мм.	грубое
33.	Не установление величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи менее 1512 мм. и более 1548 мм.	грубое
34.	Осуществление эксплуатаций пути на прямых участках по величине отклонения уровня одной рельсовой нити относительно другой на 6 мм.	грубое

35.	Возвышение наружной рельсовой нити на кривых участках с превышением 150 мм.	грубое
36.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущено разъединение стрелочных остриков и подвижных сердечников крестовин с тягами	грубое
37.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущено отставание острия от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм. и более, измеряемое у острия и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки	грубое
38.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущена выкрашивание острия или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной на главных путях 200 мм. и более	грубое
39.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущена выкрашивание острия или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной на приемоотправочных путях 300 мм.	грубое
40.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущена выкрашивание острия или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной на прочих станционных путях 400 мм .	грубое
	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущена понижение	

41.	остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм. и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм. и более	грубое
42.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущено расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм.	грубое
43.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущено расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм.	грубое
44.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущен излом остряка или рамного рельса, излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса)	грубое
45.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущен разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше	грубое
46.	Эксплуатация пути кроме случаев обнаружения на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок, и превышают 5 шпал или брусьев подряд	грубое
47.	Отсутствие предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков или сбрасывающих стрелок в местах примыкания железнодорожных подъездных и соединительных путей к приемоотправочным и другим станционным путям, для предотвращения самопроизвольного выхода подвижного состава на станцию или перегон. Отсутствие полезной	грубое



	длины предохранительных тупиков не менее 50 м.	
48.	Не установление предельных столбиков посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 4100 мм.	грубое
49.	Не установление на перегрузочных путях с суженным междупутьем предельного столбика в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.	грубое
50.	В зонах проезда и перехода через железнодорожные пути: подкладывание, сбрасывание и оставления на железнодорожных путях предметов, которые могут вызвать нарушение движения железнодорожного транспорта	грубое
51.	Необеспечение и осуществление ветвевладельцем технического содержания и ремонта подъездных путей	грубое
52.	Отсутствие у ветвевладельца на каждый подъездной путь двух экземпляров пакетов технического паспорта с продольным профилем пути	незначительное
53.	Отсутствие у ветвевладельца на каждый подъездной путь двух экземпляров пакетов чертежей искусственных сооружений	незначительное
54.	Отсутствие у ветвевладельца на каждый подъездной путь двух экземпляров пакетов масштабной схемы-плана с нанесенными на ней местами погрузки-выгрузки (разгрузки), с указанием специализации путей и складских площадей	незначительное
55.	Отсутствие в техническом паспорте соответствующих изменений, после ввода в эксплуатацию новых объектов или их закрытия	незначительное
56.	Отсутствие инструментальной проверки плана и профиля подъездного пути проведенной один раз в десять лет	грубое
	Необеспечение ветвевладельцем освещения подъездных путей в	

57.	пределах занимаемой ими территории, а также проведение очистки подъездных путей от мусора и снега	незначительное
58.	Необеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности	незначительное
59.	Очистка крыши, загрузочных люков крытых и специализированных вагонов от остатков погруженного груза, протирает трафаретные надписи на вагоне, также раму и ходовые части вагона	грубое
60.	Предоставление уполномоченному органу участниками перевозочного процесса и владельцами железнодорожного подвижного состава информации о проведенном плановом ремонте железнодорожного подвижного состава, а также магистральных, станционных, подъездных путей с момента завершения ремонта	незначительное
61.	Содержание в исправном состоянии и эффективное использование средств дефектоскопии и систем диагностики	значительное
62.	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при условии соблюдения требований эксплуатационной документации	грубое
63.	Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию обеспечивают безопасное и плавное движение поездов	грубое
	Отсутствие исправности действия устройств безопасности и устройств радиосвязи, тормозного оборудования и автосцепного	

64.	устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, электрических цепей при техническом обслуживании	грубое
65.	Отсутствие ограничителей вертикальных перемещений на автосцепках пассажирских вагонов, а также на автосцепках СПС, локомотива, работающего по технологии совместно в сцепе с пассажирским поездом	грубое
66.	Отсутствие на каждой колесной паре на оси четкого знака о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании	грубое
67.	Отсутствие расстояния между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары 1440 мм. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км/час. до 140 км/час, допущения отклонения в сторону увеличения не более 3 мм. и в сторону уменьшения не более 1 мм., при скоростях до 120 км/час. допущения отклонения в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.	грубое
68.	Выпуск в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, включая СПС с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободу, бандаже, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары	грубое
69.	Расстояние между внутренними гранями колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." 1440 мм., обращающихся в поездах со скоростью до 160 км/час., отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм. и в сторону уменьшения не более 1 мм.	грубое

70.	Толщина гребня колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." не менее 28 мм., толщина обода колеса – не менее 40 мм., прокат по кругу катания - не более 3 мм.	грубое
71.	Разница диаметров колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." по кругу катания при обточке с выкаткой колесной пары - не более 0,5 мм., без выкатки - не более 1 мм.	грубое
72.	Разница диаметров колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." между тележками смежных вагонов – не более 5 мм.	грубое
73.	Не превышение скорости движения 140 км/час. При наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." глубиной до 0,5 мм.	грубое
74.	Не превышение скорости движения 120 км/час. при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." глубиной от 0,5 мм. до 1 мм.	грубое
75.	Невыполнение деповского и капитального ремонта вагонов с истекшим сроком службы после диагностирования их технического состояния по Техническому решению, при этом не превышение 5 лет продлеваемого срока службы, общий установленный срок службы вагонов, с учетом продления, не превышение полуторного назначенного срока службы, указанного в Технических условиях завода-изготовителя на базовый вагон	незначительное

76.	Не испытание и не освидетельствование устройств электрической защиты, средств пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики, манометров, предохранительных клапанов, воздушных резервуаров на локомотивах и моторвагонном подвижном составе	грубое
77.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 100 мм. в грузовом поезде	грубое
78.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 110 мм. между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда	грубое
79.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 100 мм. между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда	грубое
80.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 70 мм. в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/час.	грубое
81.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 50 мм. то же со скоростью 121-140 км/час.	грубое
82.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 100 мм. между локомотивом и подвижными единицами СПС	грубое
83.	Не оборудование пассажирских поездов, следующих со скоростью 161 км/час. и более беззазорной автосцепкой между вагонами	грубое
84.	Невыдача за счет работодателя форменной одежды (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов	незначительное

85.	Выпас скота в зонах повышенной опасности железнодорожного транспорта	грубое
86.	Беспрепятственный пропуск в зону повышенной опасности боевых расчетов пожарных и аварийно-спасательных команд для ликвидации пожаров, аварий и других стихийных бедствий, бригады скорой и неотложной медицинской помощи	грубое
87.	Отсутствие письменного разрешения Национального оператора инфраструктуры на размещение объектов и проведение работ в зонах повышенной опасности железнодорожного транспорта	грубое
88.	Необеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ	незначительное
89.	Не информирование уполномоченного органа и его территориальные подразделения, участниками перевозочного процесса и вспомогательными службами железнодорожного транспорта о нарушениях безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях	значительное
90.	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики	незначительное
91.	Отсутствие в грузовых вагонах, включаемые в хозяйственные, пригородные поезда для перевозки людей, стоп-крана	грубое
92.	Расстояние между осями путей на перегонах двухпутных линий на прямых участках не менее 4100 мм.	грубое
93.	Расстояние между осями путей на трехпутных и четырехпутных линиях, расстояние между осями второго и третьего путей на	грубое

	прямых участках не менее 5000 мм.	
94.	Расстояние между осями смежных путей на железнодорожных станциях (далее - станции) на прямых участках не менее 4800 мм., на второстепенных путях и путях грузовых районов - не менее 4500 мм.	грубое
95.	Расстояние 4100 мм. при расположении главных путей крайними на станциях	грубое
96.	Расстояние между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов из вагона в вагон, 3600 мм.	грубое
97.	Отсутствие у Национального оператора инфраструктуры чертежей и описания всех имеющихся на дистанции сооружений и устройств путевого хозяйств	незначительное
98.	Отсутствие у Национального оператора инфраструктуры масштабные и схематические планы станций, продольные профили всех главных и станционных путей, сортировочных горок, а также железнодорожных подъездных путей, где обращаются локомотивы	незначительное
99.	Несоответствие ширины земляного полотна, поверху на прямых участках пути верхнему строению пути	грубое
100.	Допущение на существующих линиях до их реконструкции ширины земляного полотна не менее: на однопутных линиях - 5,5 м., двухпутных - 9,6 м., а в скальных и дренирующих грунтах на однопутных линиях не менее – 5,0 м., двухпутных - 9,1 м.	грубое
101.	Отсутствие минимальная ширина обочины земляного полотна поверху 0,4 м. с каждой стороны пути	грубое
	Соответствие номинального размера ширины колеи между внутренними гранями	

102.	головок-рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусу 350 м. и более - 1520 мм.	грубое
103.	Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена 1530 мм. - при радиусе от 349 до 300 м. на деревянных шпалах	грубое
104.	Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена 1520 мм. - при радиусе от 349 до 300 м. на железобетонных шпалах	грубое
105.	Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена 1535 мм. - при радиусе 299 м. и менее для всех видов шпал	грубое
106.	Эксплуатация участков железнодорожных путей шириной колеи - 1524 мм. на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 м.	грубое
107.	Ограждение мостов и тоннелей контрольно-габаритными устройствами, оборудование оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами	грубое
108.	Снабжение искусственных сооружений противопожарными средствами и приспособлениями для осмотра	грубое
109.	Не применение путеизмерительных вагонов и тележек, вагон-дефектоскопов, дефектоскопных автомотрис, дефектоскопных тележек, лаборатории по дефектоскопии, мостовых, тоннельных, путевых обследовательских, габарито-обследовательских, испытательных, ремонтно-обследовательно-водолазных станции для контроля за состоянием пути и сооружений на магистральной железнодорожной сети	незначительное
110.	Не установление ограждающих устройств на станциях и в местах, близко расположенных к населенным пунктам, выпаса скота, для обеспечения безопасности движения поездов на железнодорожных путях	грубое



111.	Несоответствие условиям эксплуатации (грузонапряженности, осевым нагрузкам и скоростям движения поездов) рельсов и стрелочных переводов на главных и станционных путях по мощности и состоянию	грубое
112.	Не установление перед остряками всех противошерстных стрелочных переводов на главных путях отбойных брусьев	грубое
113.	Укладка вновь стрелочных переводов в главные пути на кривых участках	грубое
114.	Не оборудование централизованных стрелок в зависимости от климатических условий устройствами механизированной очистки или снеготаяния	грубое
115.	Не оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками расположенные на путях, по которым производится прием и отправление поездов, а также охранные	грубое
116.	Не оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками ведущие на пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами)	грубое
117.	Не оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками ведущие на пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов	грубое
118.	Не оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками ведущие в предохранительные и улавливающие тупики	грубое
	Не оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками ведущие на пути,	

119.	выделенные для отстоя вагонов-дефектоскопов, путеизмерительных вагонов, железнодорожно-строительных машин	грубое
120.	Не оборудование стрелок и подвижных сердечников крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных путях), в том числе централизованных и имеющих контрольные замки типовыми приспособлениями для возможности запираения их навесными замками. Обеспечение этих приспособлении плотным прилеганием остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику	грубое
121.	Расположение предохранительных тупиков или охранных стрелок в местах пересечения магистральной железнодорожной сети в одном уровне, а также примыкания линий, железнодорожных подъездных и соединительных путей к главным путям на перегонах и станциях	грубое
122.	Отсутствие улавливающих тупиков на перегонах, имеющих затяжные спуски, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны	грубое
123.	Не установление у главных путей сигнальных и путевых знаков	грубое
124.	Не установление у стрелочных переводов и в других местах соединения путей предельных столбиков	грубое
125.	Не установление особых путевых знаков для указания границ железнодорожной полосы отвода, а также для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна	грубое
126.	Сохранение расстояния 3810 мм. на существующих станционных путях, по которым не обращается подвижной состав, построенный по габариту Т.	грубое
	Обеспечение пешеходных переходов в одном уровне с	

127.	железнодорожными путями, заменой пешеходными тоннелями, пешеходными мостами или отведение под ближайшее искусственное сооружение (трубу, малый мост)	грубое
128.	Сохранение на период строительства существующих пешеходных дорожек через пути с оборудованием их сигнализацией, предупреждающей о приближении поезда, предохранительными барьерами, щитами с предупредительными надписями	грубое
129.	Обслуживание дежурным работником переездов, по которым осуществляется скоростное движение пассажирских поездов	грубое
130.	Прекращение движения через переезд транспортных средств и закрытие шлагбаума за 5 минут до прохода скоростного пассажирского поезда дежурным по переезду или работниками, выполняющие его обязанности	грубое
131.	Пропуск через железнодорожный переезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом или без груза, тихоходных машин и автопоездов менее чем за 1 час до прохода скоростного пассажирского поезда	грубое
132.	Не ограждение сигналами с обеих сторон всякого препятствия для движения (место, требующее остановки) на перегоне и станции, а также место производства работ, опасное для движения, требующее остановки или уменьшения скорости, независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет	грубое
133.	Ограждение сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения	грубое
134.	Отсутствие сигналов, ограждающих препятствие или место производства работ, до устранения препятствий, полного окончания работ, проверок	грубое

	состояния пути, контактной сети и соблюдения габаритов	
135.	Отсутствие заявки о выдаче предупреждений в связи с предстоящим производством предвиденных работ дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, электромеханиками дистанций сигнализации и связи - на время производства работ, но не более чем на 12 часов	незначительное
136.	Отсутствие заявки о выдаче предупреждений в связи с предстоящим производством предвиденных работ директорами дистанции пути, сигнализации и связи, дистанций электроснабжения - на срок до 5 суток	незначительное
137.	Переход через железнодорожные пути обеспечивается в установленных местах по пешеходным мостам, через тоннели, железнодорожные переезды. Допущение перехода железнодорожных путей по пешеходным настилам на станциях, где нет мостов и тоннелей	грубое
138.	Отсутствие показаний выходных и маршрутных светофоров главных путей отчетливо различимые на расстоянии не менее 400 м., выходных и маршрутных светофоров боковых путей, а также пригласительных сигналов и маневровых светофоров - на расстоянии не менее 200 м.	грубое
139.	Отсутствие ключа - жезла для хозяйственных поездов на станциях, расположенных на участках, оборудованных путевой блокировкой, а на станциях участков с полуавтоматической блокировкой, где применяется подталкивание поездов с возвращением подталкивающего локомотива, - ключей-жезлов и для них	грубое

140.	Отсутствие устройств на станциях , расположенных на линиях, оборудованных автоматической и полуавтоматической блокировкой и радиоблокировкой не допускающие открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь	грубое
141.	Отсутствие контроля занятости путей и стрелок на аппарате управления	грубое
142.	Открытие входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь, устройствами электрической централизации	грубое
143.	Перевод стрелки под подвижным составом устройствами электрической централизации	грубое
144.	Открытие светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение устройствами электрической централизации	грубое
145.	Перевод входящий в маршрут стрелки или открытия светофора противоположному маршруту при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут устройствами электрической централизации	грубое
146.	Обеспечение приводами и замыкателями централизованных стрелок при крайних положениях стрелок плотного прилегания прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику	грубое
147.	Обеспечение приводами и замыкателями централизованных стрелок не допущения замыканий остряков стрелок или подвижного сердечника крестовины при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком 4 мм. и более	грубое
148.	Обеспечение приводами и замыкателями централизованных стрелок отвода другого остряка от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.	грубое

149.	Допущение стрелочными контрольными замками извлечения ключа только при запертой стрелке	грубое
150.	Допущение стрелочными контрольными замками запираания стрелок только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу	грубое
151.	Допущение стрелочными контрольными замками возможности запираания стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 мм. и более	грубое
152.	Выделение отдельных радиочастот для каждого маневрового района станции и обслуживающих его локомотивов	грубое
153.	Нахождение кабельной линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса на высоте не менее 5,0 м. - от земли в ненаселенной местности	грубое
154.	Нахождение кабельной линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса на высоте не менее 6,0 м. - от земли в населенной местности	грубое
155.	Нахождение кабельной линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса на высоте не менее 4,5 м. - от поверхности пассажирских платформ	грубое
156.	Нахождение кабельной линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса на высоте не менее 7,0 м. - от полотна автомобильных дорог на железнодорожных переездах	грубое
157.	Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий автоматики и телемеханики и	грубое

	связи до земли при максимальной стреле провеса не менее 2,5 м. - на перегонах 3,0 м. - на станциях	
158.	Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий автоматики и телемеханики и связи до земли при максимальной стреле провеса не менее 5,5 м. - на пересечениях с автомобильными дорогами (на существующих линиях до их переустройства разрешается сохранить расстояние 4,5 м.)	грубое
159.	Проведение на станционных путях работ, требующих ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, с согласия дежурного по станции и предварительной записи руководителем работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств автоматики и телемеханики, связи и контактной сети	грубое
160.	Осуществление записи в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки (далее - СЦБ), связи и контактной сети журнала осмотра формы ДУ-46 и извещение работника, обслуживающего устройства (дорожного мастера, электромехаников СЦБ и связи, электроснабжения) и дежурного инженера (диспетчера) соответствующей дистанций пути, сигнализации и связи, электроснабжения дежурным по станции, обнаруживший (лично или по докладам других работников) неисправность путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети	грубое
161.	Осуществление отметки в журнале осмотра формы ДУ-46 об устранении неисправностей соответствующим работником, удостоверивший его подписью и подписью дежурного по станции	грубое
	Отсутствие каждого жезла, имеющего порядковый номер, серию и наименование станций,	

162.	ограничивающих перегон. Соответствие серий жезлов каждому перегону	грубое
163.	Выдача предупреждений при неисправности пути, устройств контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути	грубое
164.	Выдача предупреждений при вводе в действие новых видов средств сигнализации и связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров и при их неисправности, когда светофор невозможно привести в закрытое положение	грубое
165.	Выдача предупреждений при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации	грубое
166.	Выдача предупреждений при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия	грубое
167.	Выдача предупреждений при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистителей и других машин	грубое
168.	Выдача предупреждений при постановке в поезд подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка	грубое
169.	Выдача предупреждений при работе съемных подвижных единиц в условиях плохой видимости, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов	грубое
	Выдача предупреждений во всех других случаях, когда требуется	



170.	уменьшение скорости или остановка поезда в пути, а также когда необходимо предупредить локомотивные бригады об особых условиях следования поезда	грубое
171.	Проведение электромехаником СЦБ (при ключевой зависимости и монтером) выключения централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных стрелочных замков и других устройств с сохранением пользования сигналами на срок до 8 ч - с разрешения начальника станции, а на участках с диспетчерской централизацией - поездного диспетчера и с ведома старшего электромеханика или дежурного инженера дистанции сигнализации и связи	грубое
172.	Не проведение электромехаником СЦБ (при ключевой зависимости и монтером) выключения централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных стрелочных замков и других устройств с сохранением пользования сигналами на срок свыше 8 часов (до 5 суток) - с разрешения филиала Национальной железнодорожной компании – "Дирекция перевозочного процесса"	грубое
173.	Не проведение электромехаником СЦБ (при ключевой зависимости и монтером) выключения централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных стрелочных замков и других устройств с сохранением пользования сигналами на срок свыше 5 суток - с разрешения Национальной железнодорожной компании	грубое
174.	Несоответствие высоты подвески контактного провода над уровнем верха головки рельса на перегонах и станциях не ниже 5750 мм., а на переездах не ниже 6000 мм.	грубое
	На существующих линиях расстояние в пределах искусственных сооружений, расположенных на путях станций,	

175.	на которых не предусмотрена стоянка подвижного состава, а также на перегонах уменьшение до 5675 мм., при электрификации линии на переменном токе и до 5550 мм. - на постоянном токе	грубое
176.	Превышение высоты подвески контактного провода 6800 мм.	грубое
177.	Отсутствие в пределах искусственных сооружений расстояния от токонесущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и подвижного состава не менее 200 мм. на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 350 мм. – на переменном токе	грубое
178.	Расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и станциях не менее 3100 мм.	грубое
179.	Установление опоры в выемках вне пределов кюветов	грубое
180.	Расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети не менее 5700 мм., в особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м.)	грубое
181.	Отсутствие на всех металлических сооружениях (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружений, а также отдельно стоящих металлических конструкциях (гидроколонки, светофоры, элементы мостов и путепроводов и др.), расположенные на расстоянии менее 5 м. от частей контактной сети, находящихся под напряжением - заземлении или устройств защитного отключения при попадании на сооружения и	грубое

	конструкции высокого напряжения	
182.	Отсутствие на путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными путями, предохранительных щитов и сплошного настила в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением	грубое
183.	Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса не менее 6,0 м. - на перегонах	грубое
184.	Отсутствие расстояния от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса не менее 5,0 м. - в том числе в труднодоступных местах	грубое
185.	Отсутствие расстояния от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса не менее 7,0 м. - на пересечениях с автомобильными дорогами, станциях и в населенных пунктах; не менее 7,5 м. - при пересечениях железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до уровня верха головки рельса не электрифицированных путей	грубое
186.	Отсутствие на станциях освещения сооружений для обслуживания пассажиров, пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной и маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, территории грузовых районов, контейнерные площадки,	грубое

	сортировочные платформы, вагонные весы, смотровые вышки, габаритные ворота, устройства автоматического выявления коммерческих браков в поездах и вагонах, а также места, где работники встречают поезда, стрелочные горловины, склады, переезды, пути и пункты	
187.	Своевременное прохождение планово-предупредительных видов ремонта, технического обслуживания и содержание в процессе эксплуатации в технически исправном состоянии восстановительных и пожарных поездов	грубое
188.	Расстояние между пунктами дислокации восстановительных поездов не менее 300 км., на малодеятельных участках не менее 400 км.	значительное
189.	Не определение для пожарных поездов участки выезда из расчета времени (не более 1,5 часов), необходимого для доставки пожарного поезда на конечный пункт, ограниченных участков с радиусом выезда не более 100 км.	значительное
190.	Отсутствие в пунктах нахождения в постоянной готовности восстановительных поездов для восстановления нормального движения и ликвидации последствий столкновений и схода с рельсов подвижного состава, специальные автомотрисы, дрезины и автомобили для восстановления пути и устройств электроснабжения, вагоны и автомобили ремонтно-восстановительных работ связи, аварийно-полевые команды	грубое
191.	Отсутствие в пунктах нахождения в постоянной готовности пожарных поездов и пожарных команд для предупреждения и тушения пожаров	грубое
	Занятие подвижным составом пути постоянной стоянки	

192.	восстановительных и пожарных поездов, специальных автомотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ	грубое
193.	Не проведение отмены предупреждения, установленное впредь до отмены работником, которым оно установлено, или непосредственным его начальником	значительное
194.	Не проведение директором дистанции пути или его заместителем отмену предупреждений, выдаваемых по заявкам начальников путеизмерительных и дефектоскопных вагонов	значительное
195.	Своевременной и в сохранности доставки перевозчиком вверенный ему грузоотправителем груза на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки	незначительное
196.	Осуществление перевозчиком подачи грузоотправителю под погрузку и уборки вагонов, контейнеров в сроки, установленные принятой заявкой и (или) договором	незначительное
197.	Подача перевозчиком грузоотправителю под погрузку вагонов и контейнеров пригодных для перевозки заявленных грузов (исправных, очищенных внутри и снаружи)	незначительное
198.	Не предоставление перевозчиком места в поезде согласно проездному документу (билету), оплаченную пассажиром за проезд по договору перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа в пункт назначения	грубое
199.	Не оформление договора на перевозку пассажира в форме проездного документа (билета), на перевозку багажа – багажной квитанций, а на перевозку грузобагажа – грузобагажной квитанцией	грубое
200.	Отсутствие актов еженедельных проверок по тематике "День безопасности"	грубое

201.	Не установление габаритных ворот для проверки правильности размещения грузов в пределах указанного габарита в местах массовой погрузки (на железнодорожных подъездных путях, в морских и речных портах, на станциях перегрузки)	грубое
202.	Отсутствие штампики на перевозочных документах на вагоны с взрывчатыми материалами, в том числе: при перевозке остальных взрывчатых материалов - штампики красного цвета "ВМ", "Прикрытие", а также штамп "Не спускать с горки"	грубое
203.	Отсутствие штампики: "Секция. Не расцеплять"; "Ядовито"; "В сопровождении специалиста"; "С печным отоплением"; "Охрана ж.д."	грубое
204.	Не дополнение штампом "ВМ" дописанием от руки условного номера перевозимого груза	грубое
205.	Использование предназначенных для перевозки светлых нефтепродуктов цистерн под налив нефти, мазута, моторного топлива и других темных нефтепродуктов, а также масел	грубое
206.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях если до их планового ремонта и/или технического освидетельствования котла и арматуры осталось менее одного месяца	грубое
207.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях отсутствия четкого номера вагона, маркировочной таблички, табличек завода-изготовителя	грубое
208.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях отсутствия или неисправности наружных (если она предусмотрена конструкцией вагона) лестниц, переходных мостиков, рабочих площадок и их ограждения	грубое
	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях:	

209.	течи котла цистерны, бункера полувагона, неисправности запорно-предохранительной и сливо-наливной арматуры, наличия пробоины паровой рубашки цистерны, бункерного полувагона	грубое
210.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях трещины на крышках загрузочных и сливных люков	грубое
211.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях отсутствия исправного предохранительно-впускного клапана цистерны	грубое
212.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях отсутствия на крышке загрузочного люка цистерны уплотнительной прокладки	грубое
213.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях отсутствия знаков опасности, надписей, трафаретов и отличительной окраски	грубое
214.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях: отсутствия или неисправности двух и более рядом стоящих откидных болтов для крепления загрузочного люка колпака цистерны, отсутствия проушины для пломбирования крышки люка установленным правилами пломбирования вагонов и контейнеров типом запорно-пломбировочного устройства	грубое
215.	Дежурным по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поездным диспетчером дачи другого разрешения на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава закончены	грубое

216.	Отсутствие радиосвязи, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи как основного средства передачи указаний при маневровой работе	грубое
217.	Не установление подвижного состава на станционных путях в границах, обозначенных предельными столбиками	грубое
218.	Не надежное закрепление от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или другими средствами закрепления, стоящие на станционных путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав	грубое
219.	В зонах повышенной опасности открывания дверей вагонов на ходу поезда и задержки открытия и закрытия автоматических дверей пригородных поездов	грубое
220.	Прием поездов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы) и негабаритными грузами на пути, указанные в техническо-распорядительном акте станции	грубое
221.	Ограждение со стороны горки, полугорки или вытяжного пути двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 м. друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 м. при наличии в перевозочных документах штампа "Не спускать с горки" вагоны с взрывчатыми материалами, цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные пути	грубое
	Занятие улавливающих тупиков любым подвижным составом, а	



222.	предохранительных тупиков – пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, грузовыми вагонами с опасными грузами	грубое
223.	Не установление на особых путях вагонов с взрывчатыми материалами на станциях вне поездов, где стоянка их наиболее безопасна, за исключением, вагонов, находящихся под накоплением на путях сортировочных парков	грубое
224.	Сцепление, надежное закрепление от ухода и ограждение переносными сигналами остановки вагонов с взрывчатыми материалами.	грубое
225.	Не установление стрелок, ведущих на пути стоянки вагонов с взрывчатыми материалами, в положение, исключающее возможность заезда на эти пути, и не запираения	грубое
226.	Не установление весов на станциях (вокзалах) для взвешивания перевозимой пассажиром ручной клади	грубое
227.	Не обеспечение владельцами железнодорожного подвижного состава и работниками железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие исправного технического состояния, технического обслуживания, ремонта и соблюдения установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава	грубое
228.	Не оборудование системой автоматического управления электроотопление вагонов, включаемые в пассажирские поезда с электроотоплением	грубое
	Включение в поезда пассажирские вагоны, имеющие неисправности электропневматического тормоза, электрооборудования, пожарной сигнализации, системы кондиционирования воздуха, вентиляции, отопления,	

229.	нарушающие условия перевозки пассажиров, а также пассажирские вагоны с радиокупе (штабные) с неисправной радиосвязью начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива	грубое
230.	Подача под погрузку грузов и посадка людей без предъявления вагонов к техническому обслуживанию	грубое
231.	Не проведение записи в журнале предъявления вагонов грузового парка к техническому обслуживанию ВУ-14 при признании их годными	грубое
232.	Отсутствие суммарного зазора между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, включая хоппер-дозаторы типа ЦНИИ-ДВЗ, не более 20 мм. и не менее 4 мм., кроме хопперов для перевозки угля, горячего агломерата, апатитов и хоппер дозаторов типов ЦНИИ-2, ЦНИИ-3, думпкаров типа ВС-50, у которых зазор допускается не более 12 мм. и не менее 6 мм., у думпкаров типов ВС-80, ВС-82, ВС-85 - не более 20 мм. и не менее 12 мм.	грубое
233.	Не обеспечение безопасного проследования пассажирских вагонов в составе поезда от пункта формирования и оборота до конечного пункта расформирования (назначения) поезда работниками станций, формирования составов пассажирских поездов и станций оборота составов	грубое
234.	Периодическое испытание устройств электрической защиты, средств пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики на пассажирских вагонах	грубое
235.	Отсутствие в части грузовых вагонов переходных площадок со стоп-краном и ручным тормозом согласно конструкции	грубое

236.	Содержание в неисправном состоянии и необеспечение расчетного тормозного нажатие ручным тормозам железнодорожного подвижного состава	грубое
237.	Отсутствие в составе поезда вагона с подъемными устройствами для посадки и высадки лиц, передвигающихся на креслах-колясках, со специализированными местами для лиц, передвигающихся на креслах-колясках	грубое
238.	Не соблюдение перечня обязательных услуг, включая оказание неотложной медицинской помощи, оказываемых пассажирам в пассажирских поездах и на вокзалах	грубое
239.	Отсутствие лицензии на перевозку грузов в сфере железнодорожного транспорта	значительное
240.	Постановка в поезда грузовых вагонов, по состоянию, не обеспечивающих сохранность перевозимых грузов	грубое
241.	Не прохождение каждого вагона поезда технического обслуживания на станциях формирования и расформирования , в пути следования - на станциях, предусмотренных графиком движения поездов, а при выявлении неисправности – не осуществление ремонта	грубое
242.	Не проведение технического обслуживания и ремонта вагонов	грубое
243.	Не установление гарантийных участков для грузовых поездов исходя из протяженности участков обращения локомотивов, необходимости проведения полной пробы автотормозов, технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов	грубое
244.	Не соблюдение противопожарной безопасности, в части допуска к работе лиц, не прошедших	грубое

	инструктажа связанные с погрузкой и выгрузкой грузов, в том числе опасных грузов	
245.	Не использование для оказания помощи без отцепки локомотива от состава для оказания помощи отцепки локомотив от людского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами)	грубое
246.	Переоформление проездного документа (билета) на другого пассажира	грубое
247.	Оформление проездных документов (билетов) более четырех мест на один поезд на одно лицо, за исключением организованных групп пассажиров и специальных перевозок	грубое
248.	Подчистка на проездных документах (билетах)	грубое
249.	Выпуск в эксплуатацию СПС, оснащенный путеизмерительной и дефектоскопной аппаратурой, не прошедшей ежегодную метрологическую поверку, плановые ремонты аппаратуры согласно эксплуатационной документации производителя, но не реже: техническое обслуживание не реже 1 раза в год , средний ремонт не реже 1 раза в 2 года, модернизация не реже 1 раза в 4-6 лет	грубое
250.	Не проведение систематических проверок технического состояния подвижного состава и СПС при техническом обслуживании локомотивными бригадами или бригадами СПС, комплексными и специализированными бригадами в пунктах технического обслуживания, в грузовых и пассажирских депо, на заводах и в ремонтных базах, путевых машинных станциях и депо для специальных подвижных составов , оснащенных современными диагностическими средствами	грубое
	Периодический осмотр локомотивных, а также	

251.	установленных на пассажирском, моторвагонном и специальном подвижном составе устройств безопасности и поездной радиосвязи на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств, также владельцами инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава	грубое
252.	Не оборудование пассажирских локомотивов устройствами управления электропневматического торможения, отбора мощности для высоковольтного отопления. Не оборудование локомотивов грузовых поездов устройством, приборами для контроля плотности тормозной магистрали	грубое
253.	Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста	грубое
254.	Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом зеркалами заднего вида или другими аналогичными устройствами	грубое
255.	Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом автоматической пожарной сигнализацией и системой пожаротушения	грубое
256.	Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом блокировкой тормоза	грубое
257.	Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом системой автоведения	грубое
	Не оборудование моторвагонного подвижного состава	

258.	сигнализацией контроля закрытия дверей и связью "пассажир – машинист"	грубое
259.	Запрещение выдачи локомотивов и моторвагонного подвижного состава, выработавшие установленный срок службы под грузовые и пассажирские поезда	грубое
260.	Пломбирование установленных на локомотивах и моторвагонном подвижном составе манометров, предохранительных клапанов, а также аппараты и приборы, регистрирующие расход электроэнергии и топлива	грубое
261.	Отсутствие предохранительных устройств всех частей рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых вызывает выход из габарита или падение на путь	грубое
262.	Постоянное содержание в работоспособном и активном состоянии технических и программных средств и обеспечивать требуемую надежность и достоверность	грубое
263.	Назначение нового срока службы как после проведения капитального ремонта (далее – КР), так и после технического обслуживания усиленного объема (далее - ТОУ-8), технического обслуживания (далее - ТО-8), модернизации, переоборудования для работы с путевыми машинами и механизмами, а также переоборудования в подвижной состав не участвующий в перевозках пассажиров	грубое
264.	Принятие после проведения ремонтных работ нового назначенного срока службы ТПС согласно нормативам назначенных новых сроков службы ТПС, прошедших КР, ТОУ-8, ТО-8 или модернизацию	грубое
	Не обеспечение населения на железнодорожном вокзале достоверной информацией о времени отправления и прибытия пассажирских поездов, стоимости	

265.	<p>проезда пассажиров и перевозки багажа, грузобагажа, наличии свободных мест в поездах, неотложной медицинской помощи, месте нахождения книги жалоб и предложений, о режиме работы билетных и багажных касс, расположении вокзальных помещений, а также о перечне услуг, оказываемых населению</p>	значительное
266.	<p>Не содержание в исправном техническом состоянии вокзальных сооружений, предназначенные для обслуживания населения</p>	значительное
267.	<p>Занятие для других целей помещений, предназначенные для обслуживания пассажиров</p>	значительное
268.	<p>Не соответствие пассажирских и грузовых платформ, расположенных на линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, в прямых участках по высоте и расстоянию от оси пути 1100 мм. - от уровня верха головок рельсов для высоких платформ</p>	грубое
269.	<p>Не соответствие пассажирских и грузовых платформ, расположенных на линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, в прямых участках по высоте и расстоянию от оси пути 200 мм. - от уровня верха головок рельсов для низких платформ</p>	грубое
270.	<p>Не соответствие пассажирских и грузовых платформ, расположенных на линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, в прямых участках по высоте и расстоянию от оси пути 1920 мм. - от оси пути для высоких платформ</p>	грубое
271.	<p>Не соответствие пассажирских и грузовых платформ, расположенных на линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, в прямых участках по высоте и расстоянию от оси пути 1745 мм. - от оси пути для низких платформ</p>	грубое

272.	Допущение в процессе эксплуатации изменений по расстоянию от оси пути до 30 мм. в сторону увеличения и до 25 мм. в сторону уменьшения	грубое
273.	Отсутствие на железнодорожном вокзале билетных касс, помещения для ожидания, санитарно-бытовые помещения, в том числе специально оборудованные для лиц с инвалидностью и маломобильных групп населения, комнату матери и ребенка, объекты информационного обслуживания (в том числе объекты, связывающие пассажиров с е д и н ы м справочно-информационным центром), медицинский пункт, пункт охраны общественного	значительное
274.	Отсутствие на внеклассных и железнодорожных вокзалах 1-го класса дополнительно камеры хранения ручной клади, комнаты длительного отдыха транзитных пассажиров, пункты питания, парикмахерские, магазины, торговые киоски, почтовое отделение, обменный пункт, аптеки, банкоматы, платежные терминалы, интернет (WI-FI)	значительное
275.	Не обеспечение расположения залов ожидания близко к выходам на перрон	значительное
276.	Отсутствие медицинских пунктов путем заключения договоров владельцами вокзалов на железнодорожных вокзалах с физическими и юридическими лицами, имеющими лицензию на занятие медицинской деятельностью	значительное
277.	Неоказание населению бесплатной справочно-информационной услуги, связанных с перевозочным процессом, посредством визуальной информации через информационные стенды, табло: информации о прибытии и отправлении пассажирского и пригородного поезда, расписание движения пассажирских и	значительное



	пригородных поездов, сведения о перевозчиках, выполняющих пассажирские и пригородные перевозки; информация о правах и обязанностях пассажиров на железнодорожном вокзале	
278.	Неоказание населению бесплатной справочно-информационной услуги, связанных с перевозочным процессом, через справочную службу посредством устной и (или) радиотрансляционной информации: фактическое время прибытия, отправления и (или) задержки пассажирского и пригородного поезда, о пути, на который подается или с которого отправляется пассажирский и пригородный поезд	значительное
279.	Организация безопасной посадки/высадки на перроне пассажиров в вагоны поездов	значительное
280.	Не составление актов об опоздании пассажирских и пригородных поездов	значительное
281.	Не обеспечение ожидания прибытия поезда в залах ожидания	значительное
282.	Не предоставление помещений для оказания услуг, связанных с обслуживанием и перевозкой пассажиров	значительное
283.	Загораживание ручной кладью, багажом, иными предметами проходы в или из здания вокзала, на перроны, посадочные платформы, пешеходные мосты, настилы, тоннели	значительное
284.	Использование помещений, предназначенных для обслуживания пассажиров, для целей, не связанных с их обслуживанием	значительное
285.	Расположение медицинских пунктов на первом этаже и имеющих свободный доступ на перроны, привокзальные площади и в залы ожидания пассажиров	значительное
	Размещение на перронах вокзалов павильонов и киосков на расстоянии от пути не менее 2,5 м.	

286.	в местах, не препятствующих свободному передвижению пассажиров (населению) по территории вокзала и прохождению в или из здания вокзала	значительное
287.	Отсутствие освещения в темное время суток пассажирских платформ и сооружений, предназначенных для пассажиров	значительное
288.	Не обеспечение владельцем железнодорожного вокзала пассажирам бесплатного доступа к помещениям общего пользования (фойе, залы ожидания, кассовые залы, подземные переходы, пассажирские платформы (перроны), общественные туалеты и др., кроме помещений, предназначенных для оказания платных услуг)	значительное
289.	Несвоевременное прохождение подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта, технического и сервисного обслуживания	грубое
290.	Эксплуатация электроподвижного состава, имеющий неисправность пневматических, электрических, стояночных или ручных тормозов	грубое
291.	Эксплуатация электроподвижного состава, имеющий неисправность автосцепных устройств	грубое
292.	Эксплуатация электроподвижного состава, имеющий неисправность сигнальных приборов, скоростемера	грубое
293.	Эксплуатация электроподвижного состава, имеющий неисправность автостопного устройства	грубое
294.	Эксплуатация электроподвижного состава, имеющий неисправность устройств поездной радиосвязи, громкоговорящего оповещения, экстренной связи "пассажир-машинист"	грубое
	Эксплуатация электроподвижного состава с трещиной или изломом в раме тележки и других деталях подвагонного оборудования, с	

295.	отсутствием пломб на приборах безопасности, а также имевший сход с рельсов или столкновение, до осмотра и признания его годным к эксплуатации	грубое
296.	Не оснащение электропоезда противопожарными средствами, набором инструментов и другим необходимым снаряжением	грубое
297.	Оставление машинистом в рабочем состоянии электроподвижного состава без наблюдения работника, знающего правила его обслуживания и умеющего его остановить	грубое
298.	Не оборудование каждой кабина машиниста электроподвижного состава краном или кнопкой для экстренного торможения, а в противоположной части вагона - стоп-краном с укороченной штангой и рукояткой за спинкой сиденья	грубое
299.	Не установление в вагоне без кабины машиниста стоп-крана в обеих торцевых частях вагона за спинками сидений	грубое
300.	Не оборудование стоп-кранами специальный подвижной состав, предназначенный для транспортировки локомотивами	грубое
301.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии трещины или электроподжога в любой части оси колесной пары	грубое
302.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии равномерного проката по кругу катания для подрезиненных колесных пар более 3 мм., для цельнокатаных колесных пар более 5 мм., а также с разницей проката колес одной колесной пары более 2 мм.	грубое
303.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии неравномерного проката колес по кругу катания для колесных пар установленными срывными клапанами - более 0,5 мм., для остальных колесных пар - более 0,7 мм.	грубое

304.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии толщины гребня – более 33 мм.. или менее 25 мм. при измерении на расстоянии 18 мм. от вершины гребня	грубое
305.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии вертикального подреза гребня на высоте более 18 мм., измеряемый специальным шаблоном и остроконечный накат гребня	грубое
306.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии ползуна (выбоина) по поверхности катания глубиной более 0,3 мм.	грубое
307.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии трещины или расслоения в любом элементе, откол или раковина в бандаже, а также сетка трещин на поверхности катания	грубое
308.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии ослабления посадки бандажа или его запорного кольца, сдвиг ступицы колеса или зубчатого колеса	грубое
309.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии выкрашивания на поверхности катания колеса площадью более 200 мм., глубиной более 1 мм.	грубое
310.	Отсутствие акта проверок состояния путей и тоннелей вагоном-путьеизмерителем или путьеизмерительной тележкой - не реже одного раза в месяц	грубое
311.	Отсутствие акта проверок состояния путей и тоннелей габаритным вагоном или габаритной рамой для проверки габаритов приближения оборудования - не реже одного раза в год	грубое
312.	Отсутствие акта проверок состояния путей и тоннелей сплошным нивелированием при эксплуатации тоннелей сроком до 5 лет — не реже одного раза в год	грубое

313.	Отсутствие акта проверок состояния путей и тоннелей сплошным нивелированием при эксплуатации тоннелей сроком от 5 до 10 лет — не реже одного раза в три года	грубое
314.	Отсутствие акта проверок состояния путей и тоннелей сплошным нивелированием при эксплуатации тоннелей сроком более 10 лет — не реже одного раза в пять лет	грубое
315.	Отсутствие схематических планов станций, продольных профилей и планов главных и станционных путей, в которые своевременно вносятся все изменения	грубое
316.	Соединение рельс в тоннелях, на наземных участках и на парковых путях электродепо с металлическими конструкциями, оборудованием, трубопроводами и оболочками кабелей, путевым бетоном и балластом (на парковых путях электродепо разрешается выполнять заземление устройств на тяговую нитку однопутных рельсовых цепей). Допустимый зазор между ними – не менее 30 мм.	грубое
317.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущена неисправность разъединение стрелочных острияков	грубое
318.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущена неисправность отставание острия от рамного рельса на 4 мм. и более, измеряемое у острия против первой соединительной тяги	грубое
319.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущена неисправность выкрашивание острия от острия до первой соединительной тяги глубиной более 3 мм., при котором создается опасность набегания гребня и во всех случаях выкрашивание длиной на главных и станционных путях (	грубое

	кроме парковых и прочих) - 200 мм. и более	
320.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущена неисправность выкрашивание остряка от остря до первой соединительной тяги глубиной более 3 мм., при котором создается опасность набегания гребня и во всех случаях выкрашивание длиной на парковых и прочих станционных путях - 400 мм. и более	грубое
321.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущена неисправность понижение остряка против рамного рельса на 2 мм. и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка поверху 50 мм. и более	грубое
322.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущена неисправность излом остряка или рамного рельса	грубое
323.	Отсутствие отбойных брусьев перед остряками при противошерстном движении поездов (составов) на главных путях и путях для оборота и отстоя электроподвижного состава	грубое
324.	Не обеспечение автоматизированной системы управления движением поездов невозможность автоматического приведения в движение поезда при запрещающем показании выходного светофора (светофоров автоблокировки) и не закрытие дверей вагонов, а при обороте состава — при запрещающем показании маневрового светофора или светофоров полуавтоматического действия	грубое
325.	Не проведение технического обслуживания и ремонта трамвайных вагонов	грубое
326.	Отсутствие на каждой конечной станции маршрута технико-распорядительного акта, определяющий границы конечной станции, порядок движения,	грубое

	расстановки трамваев и производства маневровых работ	
327.	Возвышение междельсового настила над верхом головки рельсов более 30 мм., а глубина неровностей в покрытии настила не более 40 мм.	грубое
328.	Возвышение дорожного покрытия и сооружений, находящиеся в зоне полосы рельсовых путей, более чем на 30 мм. над головкой неизношенного рельса	грубое
329.	Превышение величины углов излома контактных проводов (в плане) на криволинейных участках допустимого угла излома, установленного техническими условиями для соответствующей арматуры и фиксирующих устройств (зажимов, фиксаторов, обратных фиксаторов, держателей кривой)	грубое
330.	Превышение расчетной (средней) плотности тока в медных контактных проводах при нормальном режиме работы электроснабжения в летнее время свыше 5 А/мм <sup>2</sup> , в вынужденном режиме - 6,8 А/мм <sup>2</sup>	грубое
331.	Падение напряжения токоприемников подвижного состава в нормальном режиме при расчетной частоте движения любой точке линии свыше 90 В, в вынужденном 170 В.	грубое
332.	Отсутствие структурной схем кабельной линии на каждую кабельную линию	грубое
333.	Отсутствие исполнительных чертежей трассы в масштабе 1:200 или 1:500 на каждую кабельную линию	грубое
334.	Отсутствие кабельного журнала на кабельные линии 10 (6) кВ и 0,4 кВ, 600 В на каждую кабельную линию	грубое
335.	Отсутствие актов на "скрытые" работы на каждую кабельную линию	грубое
	Отсутствие актов на состояние концевых заделок кабелей на	

336.	барабанах и, по необходимости, протоколы вскрытия и осмотра образцов на каждую кабельную линию	грубое
337.	Отсутствие протоколов заводских испытаний кабелей на каждую кабельную линию	грубое
338.	Отсутствие протоколов испытания кабелей после прокладки и монтажа перед постановкой под напряжение на каждую кабельную линию	грубое
339.	Отсутствие протоколов подогрева кабелей на барабанах перед раскаткой по трассе и прокладке при температуре воздуха ниже минус 5°C на каждую кабельную линию	грубое
340.	Отсутствие журнала изменений трассы с перечнем производственных работ, пояснением причин, привязкой на местности и указанием даты и органа, согласовавшего изменения на каждую кабельную линию	грубое
341.	Отклонение от ширины рельсовой колеи по уширению на прямых не более 12 мм.	грубое
342.	Отклонение от ширины рельсовой колеи по уширению на кривых (с учетом бокового) не более 18 мм.	грубое
343.	Отклонение от ширины рельсовой колеи по сужению на прямых не более 4 мм.	грубое
344.	Отклонение от ширины рельсовой колеи на кривых не более 2 мм.	грубое
345.	Отклонение от ширины рельсовой колеи при ремонте и строительстве путей по уширению не более 3 мм.	грубое
346.	Отклонение от ширины рельсовой колеи при ремонте и строительстве путей по сужению не более 2 мм.	грубое
347.	Отклонение от ширины рельсовой колеи при использовании старогодных рельсов возможны отклонения от норм по уширению не более 5 мм.	грубое
	Отклонение от ширины рельсовой колеи при использовании	



348.	старогодных рельсов возможны отклонения от норм по сужению не более 2 мм.	грубое
349.	Пересечения в одном уровне трамвайных линий с железнодорожными дорогами общей сети, внешними подъездными путями и с электрифицированными внутренними подъездными путями организаций	грубое
350.	Подвешивание контактного провода над уровнем головок рельсов под пролетными строениями путепровода менее 4,4 м., под существующим путепроводами допущение уменьшение до 4,2 м., в тоннелях - не менее 3,9 м.	грубое
351.	Эксплуатация рельс с износом, превышающим нормы	грубое
352.	Эксплуатация деревянных шпал с механическим износом глубиной свыше 20 мм., с продольной трещиной, доходящей до подошвы рельса, со значительным загниванием под подошвой рельсов, а также железобетонные шпалы со сквозными трещинами или разрушением бетона в зоне закладных деталей	грубое
353.	Трещины или изломы пера литых специальных частей	грубое
354.	Износ крепления пяты пера, при котором оно перемещается в вертикальной плоскости более чем на 6 мм. и в горизонтальной более чем на 4 мм. литых специальных частей	грубое
355.	Уступ в накате желоба "глухих" стрелок более 3 мм. литых специальных частей	грубое
356.	Суммарный зазор в элементах стрелочной тяги и замыкателя выше 3 мм. литых специальных частей	грубое
357.	Превышение или понижение пера двухперных стрелок по отношению к рамному рельсу более 4 мм. литых специальных частей	грубое

358.	Превышение пера одноперных стрелок над рамным рельсом более 17 мм. и менее 2 мм. литых специальных частей	грубое
359.	Боковой износ пера свыше 12 мм. литых специальных частей	грубое
360.	Превышение конца пера выше уровня рамного рельса	грубое
361.	Трещины или изломы пера сборных специальных частей	грубое
362.	Износ крепления пяты пера, при котором оно перемещается в вертикальной плоскости более чем на 7 мм. и в горизонтальной более, чем на 5 мм. сборных специальных частей	грубое
363.	Превышение или понижение пера стрелок по отношению к рамному рельсу более 6 мм. сборных специальных частей	грубое
364.	Боковой износ пера свыше 10 мм. сборных специальных частей	грубое
365.	Ступенчатый износ поверхности катания рамного рельса и пера более 5 мм. сборных специальных частей	грубое
366.	Не соблюдение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава	грубое
367.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава наименования владельца железнодорожного подвижного состава	грубое
368.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава номера, таблички завода-изготовителя с указанием даты и места постройки	грубое
369.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава идентификационного номера и приемочного клейма на составных частях	грубое
370.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава даты и места производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов)	грубое

371.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава массы тары (кроме локомотивов)	грубое
372.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном подвижном составе - конструкционной скорости, серии и бортового номера, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов	грубое
373.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава на пассажирских вагонах, моторвагонном железнодорожном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно - число мест	грубое
374.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава на грузовых, почтовых, багажных вагонах - грузоподъемность	грубое
375.	Несвоевременное прохождение подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта, технического и сервисного обслуживания	грубое
376.	Отсутствие технического паспорта завода-изготовителя на каждую единицу локомотива, вагона, моторвагонного подвижного состава и специального подвижного состава	грубое
377.	Обеспечение договорами на подачу-уборку вагонов – между перевозчиком и ветвевладельцем при обслуживании их локомотивами национального оператора инфраструктуры или перевозчика	грубое
	Эксплуатация пути, у которых допущен просвет между рабочей гранью упорных накладок и	

378.	шейкой остряка, подвижного (поворотного) сердечника более 2 мм.	грубое
379.	Эксплуатация пути, у которых допущена величина вертикальной и горизонтальной ступеньки более 5 мм.	грубое
380.	Эксплуатация пути, у которых допущен на стыках зазор более 35 мм.	грубое
381.	Эксплуатация пути, у которых при срезе всех болтов на конце рельса (одностороннее сбалчивание стыка)	грубое
382.	Эксплуатация пути, у которых допущено при выходе подошвы рельса из реборд подкладок на пяти шпалах или брусках	грубое
383.	Эксплуатация пути, у которых обнаружено более 6-ти негодных (кустовая гнилость) деревянных шпал подряд	грубое
384.	Отсутствие при среднем ремонте пути: сплошной очистки щебеночного балласта на глубину под шпалой не менее 25 см. с добавлением нового балласта, обновление загрязненного балласта других видов на глубину не менее 15 см. под подошвой шпал	грубое
385.	Отсутствие при среднем ремонте пути работы: замены всех негодных элементов креплений, подрельсовых прокладок в уравнильных пролетах и концах плетей длиной 50 - 75 м. и в зоне сварных стыков	грубое
386.	Отсутствие при среднем ремонте пути: одиночной замены дефектных рельсов, замены всех негодных шпал, а также дефектных шпал, требующих ремонта в мастерских	грубое
387.	Отсутствие при среднем ремонте пути: правки сварных стыков	грубое
388.	Отсутствие при среднем ремонте пути: ликвидация пучин и выправка пути в плане и профиле	грубое
389.	Отсутствие при среднем ремонте пути: ремонта настилов переездов	грубое

390.	Осуществление ветвевладельцами текущего содержание пути, планово-предупредительные работы	грубое
391.	Обеспечение ширины проезжей части переезда устанавливается по ширине проезжей части автомобильной дороги, но не менее 6 м., а ширина настила в местах прогона скота - не менее 4 м.	грубое
392.	Концы контррельса длиной 50 см. загибаются на 25 см. внутрь колеи . Ширина желоба между рабочими гранями путевого рельса и контррельса 75-110 мм., а глубина - не менее 45 мм.	грубое
393.	На переездах с дежурными по переезду внутри колеи каждого железнодорожного пути (на однопутных участках - с обеих сторон железнодорожного пути) на расстоянии 0,75-1,0 м. от настила закрепляют приспособления в виде металлических трубок для установки переносных сигналов остановки поезда (красного щита, фонаря), а также приспособления для обнаружения нижней негабаритности подвижного состава	грубое
394.	Стойки шлагбаумов, мачты светофоров переездной сигнализации, ограждения, перила и направляющие столбики располагаются на расстоянии не менее 0,75 м. от кромки проезжей части автомобильной дороги	грубое
395.	Не установление для прогона скота на переездах перила или ограждения барьерного типа из железобетона, дерева, металла, высотой 1,2 м., а к механизированным шлагбаумам подвешиваются заградительные сетки	грубое
396.	Наличие переезда, оборудованные УЗП от несанкционированного въезда на переезд транспортного	грубое

	средства, имеют пешеходные дорожки и звуковую сигнализацию	
397.	На подходах к переездам согласно схеме расположения обустройств переезда со шлагбаумами. По схеме расположения обустройств переезда без шлагбаумов со стороны железной дороги устанавливаются постоянные предупредительные сигнальные знаки "С" – о подаче машинистами поездов свистка	грубое
398.	Не установление сигнальных знаков "С" с правой стороны по ходу движения поездов, на расстоянии 500 - 1500 м. от переездов, а на перегонах, на которых поезда обращаются со скоростями более 120 километров в час, - на расстоянии 800 - 1500 м .	грубое
399.	Не установление на подходах к месту прогона скота на расстоянии 20 м. от крайних рельсов таблички с надписями на государственном и русском языках: "Берегись поезда! Место прогона скота", на расстоянии 3-4 м. от крайнего рельса, поперек дорожек для прогона скота - столбики для предотвращения выезда на путь транспортных средств	грубое
400.	На переездах с интенсивным движением транспортных средств, а также со скоростным движением пассажирских поездов применяется специальные УЗП для предотвращения несанкционированного въезда транспортных средств на переезды, УЗП полностью перекрывает проезжую часть автомобильной дороги	грубое
401.	Отсутствие механизированных шлагбаумов перекрывающий всю проезжую часть дороги и сигнальные фонари, применяемые в темное время суток, а также днем при плохой видимости ( тумане, метели и других неблагоприятных условиях)	грубое

402.	Не установление шлагбаума с обеих сторон переезда, на обочине автомобильной дороги с правой стороны по ходу движения автотранспорта так, чтобы их брусья при закрытом положении располагались на высоте 1-1,25 м. от поверхности проезжей части дороги	грубое
403.	Отсутствие заградительных брусьев шлагбаумов (основных и запасных) имеющих окраску чередующимися полосами красного и белого цвета, наклоненными (если смотреть со стороны автомобильной дороги) вправо по горизонтали под углом 45-50°. Ширина полос - 500 - 600 мм. Конец заградительного бруса имеет красную полосу шириной 250 - 300 мм. Брусья шлагбаумов оборудуются светоотражающими устройствами красного цвета	грубое
404.	Не оборудованы электрическим освещением все переезды I и II категорий, а также III и IV категорий при наличии продольных линий электроснабжения	грубое
405.	Не установление переездных светофоров с правой стороны по направлению движения транспортных средств. В отдельных случаях (ограничение видимости, интенсивность движения) переездные светофоры устанавливают и на противоположной стороне автомобильной дороги	грубое
406.	Необеспечение зимой переездов постоянным запасом инертного материала (песок) для посыпания проезжей части переезда и пешеходных дорожек в границах переезда вовремя гололеда	грубое
407.	Отсутствие обследования всех остальных искусственных сооружений не реже одного раза в 10 лет	грубое
408.	Отсутствие сплошной замены мостовых брусьев	грубое

409.	Отсутствие замены без балластных плит и элементов мостового полотна	грубое
410.	Отсутствие возобновления окраски, замены гидроизоляции балластных корыт искусственных сооружений	значительное
411.	Отсутствие замены дефектных пролетных строений искусственных сооружений	грубое
412.	Не устранение негабаритности искусственных сооружений	грубое
413.	Не содержание верхнего строения пути в пределах искусственных сооружений и на подходах к ним	грубое
414.	Очистка элементов мостового полотна от загрязнений, очистка и смазка уравнильных приборов и рельсовых замков разводных пролетов, регулировка стыков и замена сезонных уравнильных рельсов, закрепление верхнего строения пути от угона	грубое
415.	Отсутствие подтягивания и замены болтов и одиночной (выборочной) замены дефектных элементов мостового полотна, защита мостовых брусьев от загнивания и механического износа	грубое
416.	Отсутствие очистки от загрязнений пролетных строений и подферменных площадок искусственных сооружений	грубое
417.	Очистка, смазка, выправка опорных частей и ремонт защитных футляров искусственных сооружений	грубое
418.	Очистка труб, лотков, водобойных колодцев, русл от наносов и зарослей искусственных сооружений	грубое
419.	Подготовка сооружений к зиме – закрытие отверстий труб малых мостов щитами, ремонт утеплений лотков в тоннелях	грубое
420.	Отсутствие пропуска паводка и ледохода искусственных сооружений	грубое



421.	Отсутствие частичной окраски отдельных мест металлических конструкций (до возобновления полной их окраски) искусственных сооружений	значительное
422.	Засверливание и перекрытие трещин накладками в металлических конструкциях мостов	грубо
423.	Расшивка швов каменной кладки и заделка трещин в массивных конструкциях, ремонт сливов, постановка на место отдельных выпавших и сместившихся камней и блоков искусственных сооружений	грубое
424.	Содержание противопожарного инвентаря, пополнение запаса воды и песка, ремонт бочек и ящиков искусственных сооружений	грубое
425.	Очистка и содержание водоотводных приспособлений на поверхности и внутри тоннелей, откола наледей в тоннелях	грубое
426.	Содержание в исправности устройств судоходной сигнализации на мостах через судоходные реки	грубое
427.	Сооружения и устройства магистральной железнодорожной сети должны содержаться в исправном состоянии	грубое
428.	Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, оборудуются типовыми приспособлениями для возможности запираения их навесными замками	грубое
429.	До проведения видов ремонта и установления нового назначенного срока службы, тяговые транспортные средства с истекшим сроком службы не эксплуатируются	грубое
430.	Работы по продлению срока службы СПС выполняются юридическими лицами, имеющие	значительное

	технологическую оснащенность и компетентный персонал	
431.	Отсутствие подготовленного персонала, оснащенного соответствующим технологическим оборудованием оснасткой, средствами контроля и диагностики для проведения технического и сервисного обслуживания локомотивов в локомотиворемонтных предприятиях	значительное
432.	Перепродажа проездных документов (билетов)	значительное
433.	Оставление без локомотива составов поездов на станциях или отдельных станционных путях с уклоном, превышающих 0,0025, не оборудованных устройствами, предотвращающими уход вагонов на маршруты приема и отправления поездов и прилегающий перегон	грубое
434.	Оставление поездов со взрывчатыми материалами без локомотива на промежуточных станциях	грубое
435.	Использование для закрепления вагонов тормозных башмаков с обледенелым и замасленным полозом	грубое
436.	Отсутствие первого технического обслуживания метрополитена при пробеге 2000 км. ( $\pm 200$ км.)	грубое
437.	Отсутствие второго технического обслуживания метрополитена – каждые 25000 км. ( $\pm 2500$ км.)	грубое
438.	Допущение водителя на линию при отсутствии: удостоверения на право управления трамвайным вагоном, удостоверения на право работы на электроустановках с напряжением до 1000 В, книжки водителя, путевого листа, расписания движения, книги поезда с талоном технического осмотра	грубое
439.	Оказание ветвевладельцем (контрагентом) участникам	грубое

	перевозочного процесса услуги подъездных путей не на договорной основе	
440.	Не приостановление ветвевладельцем эксплуатации подъездных путей в случаях выполнения плановых и внеплановых работ, обнаружения неисправностей подъездного пути, угрожающих безопасности движения и сохранности подвижного состава, контейнеров, грузов, а также на основании акта органа государственного транспортного контроля	грубое
441.	Не проведение внеплановых работ на основании акта о выявленных нарушениях органа государственного транспортного контроля	грубое
442.	Не оборудование весовыми приборами для взвешивания перевозимых грузов на подъездных путях владельцами указанных путей	грубое
443.	Не установление знака "Граница подъездного пути" в месте примыкания к другим подъездным , магистральным и станционным путям	Грубое
444.	Отсутствие у ветвевладельца утвержденного графика ремонтных работ подъездных путей, в котором указываются сроки начала и окончания работ	Грубое
445.	Установление тормозных башмаков непосредственно перед рельсовым стыком (1 м и менее) и на рельсовом стыке (если он не сварен) при торможении вагонов на станционных путях	Грубое
446.	Установление тормозных башмаков перед крестовиной стрелочного перевода при торможении вагонов на станционных путях	Грубое
447.	Установление тормозных башмаков на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк	Грубое

448.	Установление тормозных башмаков на наружный рельс кривой	Грубое
449.	Использование неисправных тормозных башмаков (лопнувшая головка, покоробленная и изогнутая подошва)	Грубое
450.	Тормозные башмаки должны быть окрашены (в цвет, при котором они более заметны), иметь установленное клеймо и храниться на специальных тумбочках на путях и стеллажах	Грубое
451.	Техническое обслуживание и ремонт вагонов производятся в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов	Грубое
452.	Не соответствие квалификаций занимаемой должности работников железнодорожного транспорта	Грубое
453.	На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси пути до внутреннего края опор контактной сети допускается не менее: 2450 мм. - на станциях и 2750 мм. - на перегонах	Грубое
454.	Не передача приказа о приеме или отправлении поезда при запрещающем показании сигнала дежурным по станции машинисту по радиосвязи, текст такого приказа соответствует установленным формам	Грубое
455.	Не осуществление дежурным по станции записи в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети формы ДУ-46, при обнаружении (лично или по докладам других работников) неисправности путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети и не извещение работника, обслуживающего устройства	Грубое

456.	<p>Закрытие и открытие перегонов или отдельных путей перегонов, а также переход с одних средств сигнализации и связи на другие без приказа поездного диспетчера</p>	Грубое
457.	<p>Перед вступлением на дежурство дежурным по станции:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) не ознакомление с планом предстоящей работы, имеющимися указаниями и распоряжениями, касающимися приема, отправления поездов и маневров, наличием и расположением подвижного состава на приемоотправочных путях, положением (свободностью или занятостью) прилегающих к станции перегонов (блок-участков)</li> <li>2) не убеждение в исправности приборов управления устройствами СЦБ и связи и наличии на них пломб в соответствии с описью, а также в исправности обслуживаемых им лично стрелочных переводов;</li> <li>3) не проведение проверки наличие на рабочем месте и исправность инструмента, сигнальных принадлежностей и инвентаря</li> <li>4) не ознакомление с записями в журнале диспетчерских распоряжений формы ДУ-58, журнале движения поездов и локомотивов формы ДУ-2, 3, книге записи предупреждений формы ДУ-60, журнале осмотра формы ДУ-46, журнале поездных телефонограмм формы ДУ-47 по вопросам движения поездов, которые ведутся дежурным по станции.</li> </ol> <p>Вступление на дежурство без оформления записи в журнале движения поездов и локомотивов формы ДУ-2, 3 по форме записи</p>	Грубое
458.	<p>Отправление дежурным по станции поезда при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный</p>	Грубое

	автоблокировкой, не убедившись в свободности первого блок-участка	
459.	Осуществление в поездных телефонограммах исправлений, добавлений или помарок. Неправильно написанная исходящая поездная телефонограмма перечеркивается накрест, под ней делается надпись "Недействительна". Эта телефонограмма не нумеруется и на соседнюю станцию не передается	Грубое
460.	Назначение восстановительного поезда (специальный самоходный подвижной состав), пожарного поезда и вспомогательного локомотива без основания требования о помощи (письменного, переданного по телефону или радиосвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) ведущего локомотива остановившегося в пути поезда, а также без требования руководящих работников хозяйства пути, электроснабжения, сигнализации и связи	Грубое
461.	Не следование машиниста локомотива каждого хозяйственного поезда до места, указанного в разрешении на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали. Первый поезд следует с установленной скоростью, последующие - не более 20 км/час, при этом расстояние между поездами должно быть не менее 1 км. В случае если расстояние от станции отправления до места работ не позволяет выдержать интервалы не менее 1 км между попутными хозяйственными поездами, то в разрешениях на бланках белого цвета с красной полосой по диагонали, выдаваемых каждому хозяйственному поезду, должны указываться километры и пикеты	Грубое

	первоначальной остановки, в соответствии с заявкой руководителя работ	
462.	Невыполнение требований техничеcко-распорядительного акта станции, являющегося обязательным для работников всех служб	Грубое
463.	Не прекращение дежурным по станции маневров с выходом на путь и маршрут приема (отправления), а также на путях, с которых невозможно исключить выход подвижного состава на маршрут следования поезда путем установки стрелок в охрaнное положение перед приемом и отправлением каждого поезда	Грубое
464.	Открытие сигнала, или дача другого разрешения на прием или отправление поезда дежурным по станции, до убеждения в фактическом прекращении маневров	Грубое
465.	Принятие дежурным по станции поезда на свободные от подвижного состава пути не в соответствии со специализацией, установленной техничеcко-распорядительным актом станции	Грубое
466.	При производстве маневров в противоположном конце станции дежурным соответствующего стрелочного поста не выставление стрелок в положение, исключающее возможность выхода маневрового состава на путь приема, и запирает их	Грубое
467.	Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи. Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами	Грубое
468.	Не обеспечение составителя поездов исправной носимой радиостанцией	Грубое

469.	Передаваемые по радиосвязи и двусторонней парковой связи указания и сообщения подаются кратко и ясно давший указание убеждается, что оно правильно воспринято машинистом маневрового локомотива и другими работниками (выслушав краткое повторение указания, получив соответствующий ответный звуковой сигнал)	Грубое
470.	Проезд маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте без указания дежурного по станции (посту), передаваемому им машинисту маневрового локомотива лично, по радиосвязи, двусторонней парковой связи или через руководителя маневров	Грубое
471.	Постановка вагонов с легковоспламеняющимися жидкостями на станции формирования в поезд перед вагонами с взрывчатыми материалами (считая от головы поезда)	Грубое
472.	Производство маневровых передвижений на ремонтных путях вагонных и локомотивных депо без наблюдения и по личным указаниям ответственного работника соответствующей службы	Грубое
473.	Производство работ хозяйственных поездов и путевых машин на путях станции без руководства ответственного работника соответствующего хозяйства (пути, сигнализации и связи)	Грубое
474.	Обслуживание одним машинистом маневрового локомотива не по разрешению Национальной железнодорожной компании в зависимости от типа локомотива и местных условий.	Грубое
475.	Не доведение задания на маневровую работу руководителем маневров до каждого причастного работника	Грубое



476.	Не ознакомление составителем (главным кондуктором) при вступлении на дежурство с наличием и расположением подвижного состава на путях своего района, не проверка надежности его закрепления	Грубое
477.	Не осуществление проверки перед началом маневровой работы руководителем маневров, нет ли препятствий для передвижения вагонов (например, тормозных башмаков под колесами)	Грубое
478.	В процессе работы руководитель маневров четко и своевременно подает сигналы и передает указания, касающиеся маневровых передвижений	Грубое
479.	В процессе работы руководитель маневров следит за своевременной подготовкой стрелок для маневровых передвижений, своевременной и правильной подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива	Грубое
480.	В процессе работы руководитель маневров находится в таком месте, откуда обеспечивается лучшая видимость сигналов, маневрирующего состава и маршрута его передвижения, в случаях отсутствия радиосвязи с машинистом локомотива (из-за неисправности или локомотив не оборудован маневровой радиосвязью) находится в таком месте, откуда обеспечивается видимость машинистом или его помощником подаваемых им ручных сигналов	Грубое
	В процессе работы руководитель маневров при движении по станционным путям вагонами вперед находится, как правило, на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности - идти по междупутью или обочине пути впереди осаживаемых вагонов, следит за показаниями маневровых светофоров,	

481.	подаваемыми сигналами, положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути; при необходимости - принимает меры к остановке маневрового состава. В необходимых случаях, при отсутствии радиосвязи привлекает для передачи сигналов операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов и других работников станции	Грубое
482.	В процессе работы руководитель маневров при производстве маневров с большими составами на кривых участках пути или в условиях плохой видимости ( туман, метель, снегопад) принимает дополнительные меры для обеспечения безопасности - чаще передает сигналы и указания машинисту по радиосвязи или двусторонней парковой связи	Грубое
483.	В процессе работы руководитель маневров не допускает пропуска подвижного состава по взрезанной стрелке впредь до ее осмотра и ремонта	Грубое
484.	В процессе работы руководитель маневров) не допускает оставления вагонов без закрепления или с закреплением менее установленной нормы в техническо-распорядительном акте станции вне зависимости от предполагаемого времени стоянки этих вагонов	Грубое
485.	В процессе работы руководитель маневров не допускает передвижений маневровых составов (с локомотивом впереди или вагонами вперед), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и локомотивом	Грубое
486.	В процессе работы руководитель маневров при заезде маневрового локомотива (одиночного или с вагонами) на тот или иной занятый вагонами путь для отцепки или прицепки других вагонов, а также при сжатии стоящих вагонов для расцепки не	Грубое

	допускает выполнения этих операций, не убедившись в надежном закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны	
487.	В процессе работы руководитель маневров если к стоящей на том или ином пути группе вагонов дополнительно прицепляются вагоны, проверяет - не нарушилась ли в результате этого правильность установки ранее уложенных башмаков, а также достаточно ли этих башмаков на увеличившееся количество вагонов	Грубое
488.	В районах примыкания подъездных и соединительных путей для предупреждения самопроизвольного ухода подвижного состава на станцию или перегон дежурные по станции, составительские бригады, дежурные стрелочных постов после заезда (выезда) на примыкание устанавливают стрелки (в том числе централизованные) предохранительных тупиков и охранные, сбрасывающие башмаки или стрелки в положение обеспечивающее ограждение от ухода вагонов на станционные пути	Грубое
489.	При получении сообщения об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, если сообщение об этом и не передано, работники станций, каждый на своем посту, проверяют надежность закрепления подвижного состава от ухода и укладывают дополнительно тормозные башмаки.	Грубое
	Маневры производятся со скоростью не более: 1) 60 км/ч - при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами;	

490.	<p>2) 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям;</p> <p>3) 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;</p> <p>4) 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;</p> <p>5) 5 км/ч при подходе отцепа вагонов к другому отцепу - при маневрах толчками и в подгорочном парке;</p> <p>6) 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам</p>	Грубое
491.	Не выдача предупреждений на станциях формирования поездов и станциях, на которых поезда имеют стоянку по техническим надобностям. Для пригородных поездов выдача предупреждений может производиться станциями начального отправления этих поездов	Грубое
492.	Предупреждение, установленное впредь до отмены, имеет право отменить только тот работник, которым оно установлено, или непосредственный его начальник	Грубое
493.	<p>Запрещается ставить вагоны с взрывчатыми материалами с условными номерами 115, 119, 121, 136, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 в грузовые поезда, имеющие в своем составе вагоны:</p> <p>1) со сжатыми и сжиженными газами (класс 2);</p> <p>2) легковоспламеняющимися жидкостями (класс 3);</p> <p>3) легковоспламеняющимися твердыми веществами, самовозгорающимися веществами и веществами, выделяющими</p>	Грубое

	<p>воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой, а также влагой воздуха (класс 4);</p> <p>4) окисляющимися веществами и органическими пероксидами (класс 5);</p> <p>5) ядовитыми веществами (подкласс 6.1)</p>	
494.	Не соблюдение регламента переговоров дежурным по станциям и дежурным стрелочных постов.	Грубое
495.	Постановка в поезда железнодорожного подвижного состава, имевшего сход с рельсов, до его осмотра и признания годным для эксплуатации	Грубое
496.	Отсутствие проведения первого капитального ремонта – при достижении пробега 960 000 км. (+-96000 км.) или 10 лет эксплуатации	грубое
497.	Отсутствие проведения второго капитального ремонта - при достижении пробега 1 920 000 км. (+- 192 000 км.) или 20 лет эксплуатации	грубое
498.	Отсутствие проведения текущего ремонта – при пробеге 100 000 км. (+- 10 000 км.)	грубое
499.	Отсутствие проведения среднего ремонта – при пробеге 480 000 км. (+-48 000 км.)	грубое
500.	Отсутствие на каждой единице подвижного состава следующих отличительных знаков и надписей: номер, табличка завода изготовителя, вес тары, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров и контрольных приборов	грубое
501.	Отсутствие на каждой единице подвижного состава технического паспорта, содержащий технические и эксплуатационные характеристики	грубое
	Не оборудование электропоездов скоростемерами, бортовыми устройствами контроля и безопасности подвижного состава для управления поездом при	

502.	системе автоматического ведения составов, диагностики и регистрации работоспособности подвижного состава, поездной радиосвязью и техническими средствами информации пассажиров, а также оборудование их устройствами автоматизированного управления движением поездов	грубое
503.	Отсутствие в пассажирском помещении вагона установленных кранов отключения электропневматического управления дверями для возможности открытия их вручную	грубое
504.	Не оснащение электрического оборудования вагонов защитной аппаратурой от перегрузки, токов короткого замыкания и перегрева	грубое
505.	Осуществление к выпуску в эксплуатацию и допуск к следованию в поездах подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения	грубое
506.	Выпуск электроподвижного состава на линию без технического осмотра (ремонта)	грубое
507.	Отсутствие освидетельствования или ревизии устройств электрической защиты, воздушных резервуаров, манометров, и пневматических приборов на электроподвижном составе	грубое
508.	Допущение обслуживания электропоезда не локомотивной бригадой при отсутствии на поезде устройств АТР/АТО, при неисправности поездных устройств АТР/АТО, при управлении поездом не из головной кабины	грубое
509.	Осуществление маневровых передвижений на станционных путях при управлении не из головной кабины не локомотивной бригадой	грубое
	Отсутствие осмотра, обкатки на линии или путях,	

510.	предназначенных для обкатки, и осуществления приема приемщиком электроподвижного состава вагонов, вышедших из капитального, среднего или подъемочного ремонта	грубое
511.	Эксплуатация подвижного состава без автоматических пневматических тормозов (автотормоза)	грубое
512.	Не оборудование электрическими тормозами электроподвижной состав, предназначенный для перевозки пассажиров и грузов, кроме автоматических пневматических тормозов. При этом каждая ось вагона тормозная	грубое
513.	Не обеспечение авторежимным устройством автоматических пневматических и электрических тормозов электроподвижного состава	грубое
514.	Не обеспечение предохранительными устройствами узлов и деталей вагонов	грубое
515.	Отсутствие периодических проверок на соответствие расчетным тормозным путям фактических тормозных путей локомотивов с учетом массы прицепного веса	грубое
516.	Эксплуатация подвижного состава с неисправной автосцепкой	грубое
517.	Отсутствие на каждой оси колесной пары четко поставленные в установленных местах знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клеймо о приемке ее при формировании. Отсутствие осмотра под подвижным составом, обыкновенного и полного освидетельствования	грубое
	Эксплуатация ненагруженной колесной пары при расстоянии между внутренними гранями 1440 миллиметров с недопустимыми отклонениями (отклонения допускаются в сторону увеличения или уменьшения не	

518.	более 3 мм., а для вновь изготавливаемых колесных пар отклонения допускаются: в сторону увеличения - 1 мм., в сторону уменьшения - 3 мм. Уменьшение расстояния между внутренними гранями колес в нижней точке у нагруженной колесной пары допускается не более 2 мм. от размера)	грубое
519.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 метров и более не менее: на главных путях в двухпутных тоннелях без промежуточных опор – 3400 мм.	грубое
520.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 метров и более не менее: на мостах и эстакадах - 3700 мм.	грубое
521.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 метров и более не менее: на главных путях наземных участков, в местах укладки перекрестных съездов и на путях для оборота подвижного состава – 4000 мм.	грубое
522.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 метров и более не менее: на парковых путях – 4200 мм.	грубое
523.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 метров и более не менее: на деповских путях – 4500 мм.	грубое
524.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 метров и более не менее: на парковых путях, предназначенных для обращения подвижного состава – 4800 мм.	грубое



525.	Не размещение в пределах установленного габарита погрузки находящийся на открытом подвижном составе груз (с учетом упаковки и крепления)	грубое
526.	Не оборудование земляного полотна на наземных участках, а также на парковых путях водоотводными, противодеформационными и укрепительными устройствами, обеспечивающими содержание земляного полотна в устойчивом состоянии	грубое
527.	Допущение эксплуатации при ширине колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути 1520 мм.	грубое
528.	Допущение эксплуатации при ширине колеи на всех кривых участках пути при радиусе: 1200 м и более – 1520 мм; от 1199 до 600 – 1524 мм; от 599 до 400 – 1530 мм; от 399 до 125 – 1535 мм; от 124 до 100 – 1540 мм; 99 м и менее – 1544 мм.	грубое
529.	Допущение эксплуатации ширины колеи с превышение по сужению – 4 мм, по уширению +8 мм, а на парковых путях по сужению – 4 мм, по уширению +10 мм.	грубое
530.	Несоответствие ширины колеи менее 1512 мм. и более 1548 мм.	грубое
531.	Не установление верх головок рельсов на прямых участках пути в содержании одной рельсовой нити не более чем на 6 мм выше другой	грубое
532.	Возвышение наружной рельсовой нити свыше 120 мм.	грубое
533.	Отклонение в уровне расположения рельсовых нитей от установленных норм на кривых участках пути более 4 мм.	грубое
534.	Не оборудование элементами шумопоглощения и виброзащиты в конструкциях пути, путевых стен, в подплатформенных	грубое

	пространствах, венткиосках и других сооружениях на строящихся линиях	
535.	Отсутствие на рельсах, уложенных на деповских путях электрического изолирования от конструкций сооружений и заземленных устройств	грубое
536.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущен излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса)	грубое
537.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущен разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше	грубое
538.	Не оборудование стрелок приспособлениями для возможности запираения их навесными замками.	грубое
539.	Не обеспечение хранения в запломбированном ящике в помещении дежурного работника службы движения курбелей от электроприводов централизованных стрелок	грубое
540.	Возвышение рабочей поверхности контактного рельса над уровнем головок ходовых рельсов 160 мм, с отклонениями более 6 мм. в сторону увеличения или уменьшения	грубое
541.	Расстояние от оси контактного рельса до внутренней грани головки ближайшего ходового рельса 690 мм. с отклонениями более 8 мм. в сторону увеличения или уменьшения	грубое
542.	Отсутствие электрически изолирования контактного рельса от ходовых рельсов и конструкций тоннеля, а также защиты коробом из трудновоспламеняемого материала	грубое
	Отсутствие разделения контактного рельса на отдельные изолированные секции (фидерные зоны) не перекрываемыми	

543.	воздушными промежутками длиной не менее 14 м между концами металлических частей отводов. По главным путям на подходах к станциям – на расстоянии не более 50 м. от начала пассажирской платформы	грубое
544.	Оборудование мест расположения стрелочных переводов, перекрестных съездов и металлоконструкций перекрываемыми воздушными промежутками контактного рельса длиной более 10 м.	грубое
545.	Отсутствие установления на главных путях перегонов (в тоннеле) сигнальные и путевые знаки с правой стороны по направлению движения поездов, следующих в правильном направлении	грубое
546.	Не установление предельных реек у стрелочных переводов и в других местах соединения путей в тоннелях, а на наземных путях – предельных столбиков	грубое
547.	Выход подвижного состава с путей, на которых установлены устройства путевого заграждения (сбрасывающие башмаки или стрелки) в заграждающем положении.	грубое
548.	Отсутствие указателей путевого заграждения устройств, а также поворотных брусьев и тупиковых упор	грубое
549.	Наличие помещения в специальных выработках станционных и перегонных тоннелей, а на наземных и парковых путях – путевые здания, для работников, обслуживающих пути и сооружения, а также для хранения механизмов, оборудования, инвентаря и инструмента	грубое
550.	Обеспечение устройствами микропроцессорной централизации взаимного замыкания стрелок и сигналов, контроля взреза стрелки с одновременным закрытием	грубое

	светофора, ограждающего данный маршрут; контроля занятости путей и стрелок на аппарате управления	
551.	Обеспечение исключения возможности открытия светофора противоположного направления на пути перегона (соединительной ветви), примыкающего к станции с микропроцессорной централизацией стрелок и сигналов и оборудованного для двухстороннего движения, после открытия светофора одного направления	грубое
552.	Установление электроприводов и замыкателей централизованных стрелок: с обеспечением при крайних положениях стрелки плотное прилегание прижатого острия к рамному рельсу; не допущением замыкания стрелки при зазоре между прижатым острием и рамным рельсом 4 мм. и более; отвода другого острия от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.	грубое
553.	Не оборудование централизованных стрелок электроприводами неврезного типа	грубое
554.	Открытие пригласительных сигналов на светофорах полуавтоматического действия для передвижения на главный путь в неправильном направлении, и если входящие в маршрут стрелки не имеют контроля положения	грубое
555.	Оборудование линий метрополитена диспетчерской централизацией, автоматизированной системой управления движением поездов, устройствами автоматического бесконтактного выявления перегрева букс, контроля габарита подвагонного оборудования подвижного состава	грубое
	Допущение движения состава задним ходом более двух метров на станционном участке пути,	

556.	движения задним ходом более восьми метров на перегонном участке пути, самопроизвольного отката состава, движения состава с открытыми входными дверями при эксплуатации системы автоматического ведения составов	грубое
557.	Установление техническо-распорядительным актом порядка использования технических средств станции	грубое
558.	Не проведение периодического обязательного медицинского осмотра, а также предсменного (предрейсового) и послесменного (послерейсового) обязательного медицинского осмотра машинистов монорельсового транспорта, метрополитена, водителей трамвая службы движения и работников, непосредственно связанных с движением городского рельсового транспорта	грубое
559.	Содержание в исправном состоянии и эффективное использование средств дефектоскопии и систем диагностики	значительное
560.	Обеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ	незначительное
561.	Соблюдение технологии ремонта и содержания подвижного состава, путей, тоннельных сооружений, устройств автоматики, сигнализации и связи, электроснабжения, электромеханических устройств и технических средств	грубое
562.	Не своевременное информирование уполномоченных органов и организации городского рельсового транспорта о возникновении аварий или аварийных ситуациях, угрожающих безопасности движения	значительное
	Не проведение периодических проверок исправного состояния	

563.	рельсов, стрелочных переводов, перекрестных съездов и путей оборота и отстоя подвижного состава, с эффективным использованием средств дефектоскопии и систем диагностики на соответствие условиям безопасности движения	грубое
564.	Не обеспечение первыми руководителями транспортных предприятий городского рельсового транспорта полноты ведения первичного учета и правильной классификации случаев нарушений безопасности	значительное
565.	Не предоставление транспортными предприятиями городского рельсового транспорта информации о нарушениях безопасности движения на путях метрополитена в уполномоченный орган и его территориальные подразделения	значительное
566.	Отсутствие установленного комплекта эксплуатационной документации новых трамвайных вагонов, вводимые в эксплуатацию	значительное
567.	Наличие на каждом вагоне инвентарного номера, который наносится на переднем, заднем и боковых бортах, а также в пассажирском помещении	значительное
568.	Внесение изменений в конструкцию трамвайных вагонов , влияющие на безопасность движения и пассажиров, без согласования с разработчиком ( заводом-изготовителем) или через проведение приемочных испытаний	грубое
569.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности колесных пар	грубое
570.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности тормозов	грубое
571.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности внешних световых приборов	грубое

572.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности стеклоочистителей и омывателей ветрового стекла	грубое
573.	Эксплуатация на линии вагона, с не затянутой и не зафиксированной гайки крепления продольных балок трамвайной тележки	грубое
574.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности сцепного прибора (автосцепки)	грубое
575.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности карданной передачи	грубое
576.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности редуктора	грубое
577.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности пневматического оборудования (при его наличии)	грубое
578.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности крышевого оборудования	грубое
579.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности электрического оборудования	грубое
580.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности кузова	грубое
581.	Осуществление записей о ремонтных работах на вагоне в книге поезда с подписью мастера, устранение неисправностей по повторной заявке водителя подтверждается подписью лица, уполномоченного приказом по организации рельсовых транспортных средств	грубое
582.	Обеспечение бригады скорой технической помощи транспортными средствами, средствами оперативной связи со старшим (центральным) диспетчером	грубое
583.	Оснащение транспортных средств скорой технической помощи подъемными механизмами, необходимыми инструментами и запасными частями,	грубое

	предохранительными приспособлениями, средствами ограждения и сигнализации	
584.	Буксировка неисправного вагона (поезда) без сопровождения бригадой скорой технической помощи, в случае неисправностей внешних световых приборов и стеклоочистителя во время дождя, снегопада	грубое
585.	Допуск на линию водителя без удостоверения на право управления трамвайным вагоном, удостоверения на право работы на электроустановках с напряжением до 1000 В, книжки водителя, путевого листа, расписания движения, книги поезда с талоном технического осмотра	грубое
586.	Отсутствие в кабине инструментального ящика, диэлектрических перчаток и сигнального жилета оранжевого цвета, хлопчатобумажных рукавиц, в помещении для пассажиров - правил пользования трамваем и схема трамвайных маршрутов	грубое
587.	Движение вагона (поезда) с не полностью закрытыми дверями пассажирского помещения	грубое
588.	Не соблюдение расстояния между следующими один за другим вагонами (поездами) не менее 60 м. при скорости движения до 20 км/час, 120 м. при скорости свыше 20 км/час, 200 м. на подъемах и спусках с уклоном свыше 40% (40%)	грубое
589.	Приближение поезда к стоящему впереди поезду на расстояние менее 15 м на ровном участке и 60 м на подъемах и спусках более 4% (40%)	грубое
590.	Проведение водителем на конечных станциях проверки состояния колесных пар, тормозной системы, сцепных приборов, токоприемников, наличие песка в песочнице, с оповещением диспетчера конечной станции и линейного слесаря и произведением записи в	грубое



	книге поезда об обнаруженных неисправностях или повреждениях	
591.	Обеспечение ведения на каждый вагон книги поезда, и ремонтных формуляров, на тяговые электродвигатели, мотор-компрессор, высоковольтный вспомогательный двигатель, колесные пары	значительное
592.	Обеспечение ведения в каждом депо книги ремонтов для учета технического обслуживания и текущих ремонтов, книги заявок и книги повторных заявок водителей о неисправности вагонов, книги учета замеров основного удельного сопротивления движению вагонов, книги ежемесячного замера износа бандажей колесных пар	значительное
593.	Установление ширины обособленного полотна наземных участков скоростного трамвая, включая полосы, занимаемые защитными ограждениями, озеленением и опорами контактной сети менее 10 м.	грубое
594.	Превышение продольного уклона путей эксплуатируемых линий %: 90 - при движении четырехосных одновагонных либо двухвагонных поездов по системе многих единиц, составленных из четырехосных вагонов; 80 - при движении двухвагонных поездов ( моторного и прицепного) либо трехвагонных поездов по системе многих единиц; 60 - при движении трехвагонных (моторного и двух прицепных) или одновагонных поездов из сочлененных шестиосных вагонов	грубое
595.	Превышение продольного уклона уклон путей, предназначенных для отстоя трамвайных вагонов на территории депо, ремонтных мастерских (заводов), на конечных станциях 2,5 ‰	грубое
	Размещение электросетей, электропроводов, дорожных знаков и оборудования, не	

596.	относящихся к системе электроснабжения подвижного состава, на гибких несущих и фиксирующих поперечинах и кронштейнах контактной сети	грубое
597.	Возвышение контактных проводов над уровнем головки рельса в точках подвешивания с не допустимыми отклонениями	грубое
598.	Допущение зигзага контактного провода с превышением отклонений установленной величины	грубое
599.	Не обеспечение расстояния между осями смежных трамвайных путей на прямых участках при боковом размещении опор контактной сети 3200 мм., при установке опор контактной сети в междупутье 3700 мм., если опоры контактной сети имеют ширину 350 мм. и менее, допускается уменьшить ширину междупутья до 3550 мм.	грубое
600.	Не обеспечение расстояние между кузовом вагона и гранью опоры, находящейся в междупутье, измеренное на высоте рамы вагона, поддерживается на расстоянии не менее 300 мм. ( чему соответствует расстояние от рабочего канта рельса до грани опоры, равное 838 мм.). При отсутствии опор в междупутье, в виде исключения, допускается увеличивать расстояние между осями путей с 3200 до 3768 мм. или уменьшать до 3148 мм.	грубое
601.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на кривых участках трамвайной линии установленного для четырехосного подвижного состава	грубое
602.	Не соблюдение величины не менее 600 мм. зазора безопасности между любой точкой кузова трамвайного вагона и кузовом встречного вагона. В начале и конце кривых радиусом менее 75 м. и в трамвайных узлах величину зазора безопасности допускается	грубое

	уменьшать до 300 мм. на протяжении не свыше 20 м.	
603.	Расположение подземных инженерных сетей следует располагать вне пределов земляного полотна трамвайного пути на расстоянии не менее 2 м. от бровки откоса выемки или подошвы насыпи. В нулевых отметках горизонтальные расстояния в свету от оси пути до подземных сетей размещаются не менее 2,8 м., а для газопроводов с давлением свыше 3 МПа - не менее 3,8 м.	грубое
604.	Соблюдение границы трамвайного полотна на совмещенном и обособленном полотне независимо от ширины междупутья, на расстоянии 0,7 м. от внешнего рельса с каждой стороны.	грубое
605.	Допущение перекоса пути (отклонений в разные стороны двух рельсовых нитей от установленной нормы на коротком протяжении) более 10 мм., если середины просядок каждой нити находится друг от друга не ближе 10 м. В пределах вставок между обратными кривыми, а также между смежными стрелочными переводами перекосы не допускаются	грубое
606.	Обеспечение на трамвайных линиях на совмещенном полотне (с дорожным покрытием) всех стыков рельсов сварными	грубое
607.	Для трамвайного пути, расположенного на обособленном полотне или на собственном полотне, при высоте насыпи более 2,0 м. с наружной стороны пути необходимо на расстоянии 200-300 мм. от "ходового" рельса укладывать охранный рельс, верх которого устанавливается или в одном уровне или на 5 мм. ниже головки "рабочего" рельса. Установка охранный рельс также производится: на кривых участках пути (независимо от радиуса) с	грубое

	уклоном более 5%; на кривых участках радиусом менее 200,0 м.	
608.	Приваривание гибкого медного провода или медной пластины общей площадью сечения не менее 70 мм <sup>2</sup> с поверхностью контакта в местах приварки не менее 500 мм <sup>2</sup> . Превышение электрического сопротивления сборного стыка сопротивлению целого рельса длиной 2,5 м.	грубое
609.	Несоблюдение расстояния установления электрических межрельсовых соединений в следующих местах: путевые - через 150 м. между обеими рельсовыми нитями; междупутные - через 300 м. между всеми рельсовыми нитями путей данной линии; обходные - по обе стороны стрелок и крестовин	грубое
610.	Отсутствие снабжения всех стрелок замыкателями	грубое
611.	Пересечение в одном уровне трамвайных линий с железнодорожными дорогами общей сети, внешними подъездными путями и с электрифицированными внутренними подъездными путями	грубое
612.	Эксплуатация рельс с износом, превышающим нормы	грубое
613.	Ограждение мест производства путевых работ, а также освещение их в темное время суток	грубое
614.	Содержание и техническое обслуживание путевого хозяйства на мостах, путепроводах, эстакадах и других искусственных сооружений в соответствии с инструкцией по техническому содержанию трамвайных путей	грубое
615.	Регулярное смазывание рельс на кривых радиусом 200 м. на всех эксплуатируемых участках, за исключением кривых перед остановочными пунктами на длину тормозного пути	грубое
	Не проведение ежедневного технического обслуживания	

616.	трамвая – ежедневно до выпуска трамвая	Грубое
617.	Не проведение первого технического обслуживания трамвая и легкорельсового транспорта – один раз в 7-9 суток в дневное время	Грубое
618.	Не проведение второго технического обслуживания трамвая – через каждые 6-8 тыс. км.	Грубое
619.	Не проведение сезонного технического обслуживания трамвая – два раза в год согласно графику, установленному транспортным предприятием	Грубое
620.	Не проведение текущего ремонта при достижении пробега 70-100 тыс. км.	Грубое
621.	Не проведение капитального ремонта при достижении пробега не более 300 тыс. км.	Грубое
622.	Не проведение капитально-восстановительного ремонта	Грубое
623.	Заполнение книги натурального осмотра вагонов (форма ВУ-15) при повреждении или отсутствии деталей, узлов и неисправности, обнаруженные у вагонов в случае передачи их с подъездных путей предприятий и организаций.	Грубое

Приложение 2  
 к совместному приказу  
 Приложение 4  
 к совместному приказу  
 исполняющего обязанности  
 Министра по инвестициям  
 и развитию  
 Республики Казахстан  
 от 14 декабря 2015 года № 1205  
 и Министра национальной экономики  
 Республики Казахстан  
 от 29 декабря 2015 года № 823

## **Проверочный лист в области железнодорожного транспорта**

в соответствии со статьей 138 Предпринимательского кодекса Республики  
 Казахстан  
 в отношении ветевладельцев

наименование однородной группы субъектов (объектов) контроля  
Государственный орган, назначивший проверку/профилактического контроля  
с посещением субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Акт о назначении проверки/профилактического контроля с посещением субъекта  
(объекта) контроля \_\_\_\_\_

(№, дата)

Наименование субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(Индивидуальный идентификационный номер), бизнес-идентификационный номер  
субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Адрес места нахождения \_\_\_\_\_

№ п/п	Перечень требований	Соответствует требованиям	Не соответствует требованиям
1	2	3	4
1.	Необеспечение габарита сооружений и устройств при проведении любых ремонтных, строительных и других работ		
2.	Необеспечение при эксплуатации всех элементов железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) безопасного и плавного движения поездов со скоростями, установленными на данном участке		
3.	Не установление величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи на прямых и кривых участках пути: в сторону сужения -4 мм., уширения +8 мм., а на участках, где установлены скорости движения 50 км/час и менее, в сторону: сужения -4 мм., уширения +10 мм.		
	Не установление величины отклонений от		

4.	номинальных размеров ширины колеи менее 1512 мм. и более 1548 мм .		
5.	Осуществление эксплуатаций пути на прямых участках по величине отклонения уровня одной рельсовой нити относительно другой на 6 мм.		
6.	Возвышение наружной рельсовой нити на кривых участках с превышением 150 мм.		
7.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущено разъединение стрелочных острияков и подвижных сердечников крестовин с тягами		
8.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущено отставание острияка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм. и более, измеряемое у острияка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки		
9.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущена выкрашивание острияка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной на главных путях 200 мм. и более		

10.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущена выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной на приемоотправочных путях 300 мм.		
11.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущена выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной на прочих станционных путях 400 мм.		
12.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущена понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм. и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм. и более		
13.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущено расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм.		
	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущено		



14.	расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм.		
15.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущен излом остряка или рамного рельса, излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса)		
16.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущен разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двух болтовом вкладыше		
17.	Не установление предельных столбиков посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 4100 мм .		
18.	Не установление на перегрузочных путях с суженым междупутьем предельного столбика в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.		
19.	В зонах проезда и перехода через железнодорожные пути: подкладывание, сбрасывание и оставления на железнодорожных путях предметов, которые могут вызвать нарушение движения железнодорожного транспорта		
20.	Необеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и		

	правильности классификации случаев нарушений безопасности		
21.	Предоставление уполномоченному органу участниками перевозочного процесса и владельцами железнодорожного подвижного состава информации о проведенном плановом ремонте железнодорожного подвижного состава, а также магистральных, станционных, подъездных путей с момента завершения ремонта		
22.	Не информирование уполномоченного органа и его территориальные подразделения, участниками перевозочного процесса и вспомогательными службами железнодорожного транспорта о нарушениях безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях		
23.	Не установление габаритных ворот для проверки правильности размещения грузов в пределах указанного габарита в местах массовой погрузки (на железнодорожных подъездных путях, в морских и речных портах, на станциях перегрузки)		
24.	Отсутствие инструкции о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути, разработанной ветевладельцем и утвержденной Национальным		

	оператором инфраструктуры		
25.	Не укладывание и не закрепление грузов, выгруженных или подготовленных к погрузке около пути так, чтобы габарит приближения строений не нарушался		
26.	Нахождение грузов (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1200 мм. от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0 м., а при большой высоте - не ближе 2,5 м.		
27.	Несоответствие железнодорожного пути в отношении радиусов кривых, сопряжение прямых и кривых, крутизны уклонов плану и профилю линии		
28.	Эксплуатация пути кроме случаев обнаружения на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок, и превышают 5 шпал или брусьев подряд		
29.	Отсутствие предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков или сбрасывающих стрелок в местах примыкания железнодорожных подъездных и соединительных путей к приемоотправочным и другим станционным путям, для предотвращения самопроизвольного		

	выхода подвижного состава на станцию или перегон. Наличие полезной длины предохранительных тупиков не менее 50 м.		
30.	Необеспечение и осуществление ветвевладельцем технического содержания и ремонта подъездных путей		
31.	Отсутствие у ветвевладельца на каждый подъездной путь двух экземпляров пакетов технического паспорта с продольным профилем пути		
32.	Отсутствие у ветвевладельца на каждый подъездной путь двух экземпляров пакетов чертежей искусственных сооружений		
33.	Отсутствие у ветвевладельца на каждый подъездной путь двух экземпляров пакетов масштабной схемы-плана с нанесенными на ней местами погрузки-выгрузки (разгрузки), с указанием специализации путей и складских площадей		
34.	Отсутствие в техническом паспорте соответствующих изменений, после ввода в эксплуатацию новых объектов или их закрытия		
35.	Отсутствие инструментальной проверки плана и профиля подъездного пути проведенной один раз в десять лет		

36.	Необеспечение ветвевладельцем освещения подъездных путей в пределах занимаемой ими территории, а также проведение очистки подъездных путей от мусора и снега		
37.	Очистка крыши, загрузочных люков крытых и специализированных вагонов от остатков погруженного груза, протирает трафаретные надписи на вагоне, также раму и ходовые части вагона		
38.	Обеспечение договорами на подачу-уборку вагонов – между перевозчиком и ветвевладельцем при обслуживании их локомотивами национального оператора инфраструктуры или перевозчика		
39.	Эксплуатация пути, у которых допущен просвет между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка, подвижного (поворотного) сердечника более 2 мм.		
40.	Эксплуатация пути, у которых допущена величина вертикальной и горизонтальной ступеньки более 5 мм.		
41.	Эксплуатация пути, у которых допущен на стыках зазор более 35 мм.		
42.	Эксплуатация пути, у которых при срезе всех болтов на конце рельса (одностороннее сбалчивание стыка)		

43.	Эксплуатация пути, у которых допущено при выходе подошвы рельса из реборд подкладок на пяти шпалах или брусках		
44.	Эксплуатация пути, у которых обнаружено более 6-ти негодных (кустовая гнилость) деревянных шпал подряд		
45.	Отсутствие при среднем ремонте пути: сплошной очистки щебеночного балласта на глубину под шпалой не менее 25 см. с добавлением нового балласта, обновление загрязненного балласта других видов на глубину не менее 15 см. под подошвой шпал		
46.	Отсутствие при среднем ремонте пути работы: замены всех негодных элементов креплений, подрельсовых прокладок в уравнивательных пролетах и концах плетей длиной 50 - 75 м. и в зоне сварных стыков		
47.	Отсутствие при среднем ремонте пути: одиночной замены дефектных рельсов, замены всех негодных шпал, а также дефектных шпал, требующих ремонта в мастерских		
48.	Отсутствие при среднем ремонте пути: правки сварных стыков		
49.	Отсутствие при среднем ремонте пути: ликвидация пучин и выправка пути в плане и профиле		
50.	Отсутствие при среднем ремонте пути: ремонта настилов переездов		
	Осуществление ветевладельцами текущее содержание пути		

51.	, планово-предупредитель ные работы		
52.	Обеспечение ширины проезжей части переезда устанавливается по ширине проезжей части автомобильной дороги, но не менее 6 м., а ширина настила в местах прогона скота - не менее 4 м.		
53.	Концы контррельса длиной 50 см. загибаются на 25 см. внутрь колеи. Ширина желоба между рабочими гранями путевого рельса и контррельса 75-110 мм.), а глубина - не менее 45 мм.		
54.	На переездах с дежурными по переезду внутри колеи каждого железнодорожного пути ( на однопутных участках - с обеих сторон железнодорожного пути) на расстоянии 0,75-1,0 м. от настила закрепляют приспособления в виде металлических трубок для установки переносных сигналов остановки поезда ( красного щита, фонаря), а также приспособления для обнаружения нижней негабаритности подвижного состава		
55.	Стойки шлагбаумов, мачты светофоров переездной сигнализации , ограждения, перила и направляющие столбики располагаются на расстоянии не менее 0,75 м. от кромки проезжей части автомобильной дороги		
	Не установление для прогона скота на переездах перила или		

56.	ограждения барьерного типа из железобетона, дерева, металла, высотой 1,2 м., а к механизированным шлагбаумам подвешиваются заградительные сетки		
57.	Наличие переезда, оборудованные УЗП от несанкционированного въезда на переезд транспортного средства, имеют пешеходные дорожки и звуковую сигнализацию		
58.	На подходах к переездам согласно схеме расположения обустройств переезда со шлагбаумами. По схеме расположения обустройств переезда без шлагбаумов со стороны железной дороги устанавливаются постоянные предупредительные сигнальные знаки "С" – о подаче машинистами поездов свистка		
59.	Не установление сигнальных знаков "С" с правой стороны по ходу движения поездов, на расстоянии 500 - 1500 м. от переездов, а на перегонах, на которых поезда обращаются со скоростями более 120 километров в час, - на расстоянии 800 - 1500 м.		
60.	Не установление на подходах к месту прогона скота на расстоянии 20 м. от крайних рельсов таблички с надписями на государственном и русском языках: "Берегись поезда! Место прогона скота", на расстоянии 3-4 м. от крайнего рельса, поперек		



	дорожек для прогона скота - столбики для предотвращения выезда на путь транспортных средств		
61.	На переездах с интенсивным движением транспортных средств, а также со скоростным движением пассажирских поездов применяется специальные УЗП для предотвращения несанкционированного въезда транспортных средств на переезды, УЗП полностью перекрывает проезжую часть автомобильной дороги		
62.	Отсутствие механизированных шлагбаумов перекрывающий всю проезжую часть дороги и сигнальные фонари, применяемые в темное время суток, а также днем при плохой видимости (тумане, метели и других неблагоприятных условиях)		
63.	Не установление шлагбаума с обеих сторон переезда, на обочине автомобильной дороги с правой стороны по ходу движения автотранспорта так, чтобы их брусья при закрытом положении располагались на высоте 1-1,25 м. от поверхности проезжей части дороги		
	Отсутствие заградительных брусьев шлагбаумов (основных и запасных), имеющих окраску чередующимися полосами красного и белого цвета, наклоненными (если смотреть со стороны		

64.	<p>автомобильной дороги) вправо по горизонтали под углом 45-50°.</p> <p>Ширина полос - 500 - 600 мм.</p> <p>К о н е ц заградительного бруса имеет красную полосу шириной 250 - 300 мм.</p> <p>Брусья шлагбаумов оборудуются светоотражающими устройствами красного цвета</p>		
65.	<p>Не оборудованы электрическим освещением все переезды I и II категорий, а также III и IV категорий при наличии продольных линий электроснабжения</p>		
66.	<p>Не установление переездных светофоров с правой стороны по направлению движения транспортных средств. В отдельных случаях (ограничение видимости, интенсивность движения) переездные светофоры устанавливаются и на противоположной стороне автомобильной дороги</p>		
67.	<p>Необеспечение зимой переездов постоянным запасом инертного материала (песок) для посыпания проезжей части переезда и пешеходных дорожек в границах переезда вовремя гололеда</p>		
68.	<p>Отсутствие обследования всех остальных искусственных сооружений не реже одного раза в 10 лет</p>		
69.	<p>Отсутствие сплошной замены мостовых брусьев</p>		
70.	<p>Отсутствие замены без балластных плит и</p>		

	элементов мостового полотна		
71.	Отсутствие возобновления окраски, замены гидроизоляции балластных корыт искусственных сооружений		
72.	Отсутствие замены дефектных пролетных строений искусственных сооружений		
73.	Не устранение негабаритности искусственных сооружений		
74.	Не содержание верхнего строения пути в пределах искусственных сооружений и на подходах к ним		
75.	Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, оборудуются типовыми приспособлениями для возможности запираения их навесными замками		
76.	Оказание ветвевладельцем (контрагентом) участникам перевозочного процесса услуги подъездных путей не на договорной основе		
77.	Не приостановление ветвевладельцем эксплуатации подъездных путей в случаях выполнения плановых и внеплановых работ, обнаружения неисправностей подъездного пути, угрожающих безопасности движения и		

	сохранности подвижного состава, контейнеров, грузов, а также на основании акта органа государственного транспортного контроля		
78.	Не проведение внеплановых работ на основании акта о выявленных нарушениях органа государственного транспортного контроля		
79.	Не оборудование весовых приборов для взвешивания перевозимых грузов на подъездных путях владельцами указанных путей		
80.	Не установление знака "Граница подъездного пути" в месте примыкания к другим подъездным, магистральным и станционным путям		
81.	Отсутствие у ветевладельца утвержденного графика ремонтных работ подъездных путей, в котором указываются сроки начала и окончания работ		
82.	Установление тормозных башмаков непосредственно перед рельсовым стыком (1 м. и менее) и на рельсовом стыке (если он не сварен) при торможении вагонов на станционных путях		
83.	Установление тормозных башмаков перед крестовиной стрелочного перевода при торможении вагонов на станционных путях		
84.	Установление тормозных башмаков на рамный		

	рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк		
85.	Установление тормозных башмаков на наружный рельс кривой		
86.	Использование неисправных тормозных башмаков (лопнувшая головка, покоробленная и изогнутая подошва)		
87.	Тормозные башмаки должны быть окрашены (в цвет, при котором они более заметны), иметь установленное клеймо и храниться на специальных тумбочках на путях и стеллажах		

Должностное (ые) лицо (а) \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))  
Руководитель субъекта контроля \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Приложение 3  
к совместному приказу  
Приложение 4-1  
к совместному приказу  
исполняющего обязанности  
Министра по инвестициям  
и развитию  
Республики Казахстан  
от 14 декабря 2015 года № 1205  
и Министра национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 29 декабря 2015 года № 823

**Проверочный лист в области железнодорожного транспорта**  
**в соответствии со статьей 138 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан**  
**в отношении вспомогательной службы железнодорожного транспорта наименование**  
**однородной группы субъектов (объектов) контроля**  
**Государственный орган, назначивший проверку/профилактического контроля**  
**с посещением субъекта (объекта) контроля** \_\_\_\_\_

Акт о назначении проверки/профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(№, дата)

Наименование субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(Индивидуальный идентификационный номер), бизнес-идентификационный номер субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Адрес места нахождения \_\_\_\_\_

№ п/п	Перечень требований	Соответствует требованиям	Не соответствует требованиям
1	2	3	4
1.	Оставление стоящих в рабочем состоянии локомотивов, моторвагонного и СПС под наблюдением работника, знающего правила их обслуживания, а на станционных путях – машиниста, водителя СПС или их помощников на деповских путях и путях хозяйствующих субъектов		
2.	Осуществление выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, в том числе СПС, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения		
3.	Не оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава		
4.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 мм.		

5.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 мм.		
6.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у грузовых вагонов (груженных) - не менее 950 мм.		
7.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у СПС в порожнем состоянии - не более 1080 мм., в груженом - не менее 980 мм.		
8.	Необеспечение габарита сооружений и устройств при проведении любых ремонтных, строительных и других работ		
9.	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при условии соблюдения требований эксплуатационной документации		
10.	Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию обеспечивают безопасное и плавное движение поездов		
	Отсутствие ограничителей вертикальных перемещений на автосцепках пассажирских вагонов, а		

11.	также на автосцепках СПС, локомотива, работающего по технологии совместно в сцепе с пассажирским поездом		
12.	Отсутствие расстояния между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары 1440 мм. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км/час до 140 км/час, допущения отклонения в сторону увеличения не более 3 мм . и в сторону уменьшения не более 1 мм., при скоростях до 120 км/час допущения отклонения в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм		
13.	Не допущение выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав, включая СПС с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, бандаже, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары		
14.	Расстояние между внутренними гранями колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." 1440 мм., обращающихся в поездах со скоростью до 160 км.в час, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм . и в сторону уменьшения не более 1 мм.		



15.	Толщина гребня колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." не менее 28 мм., толщина обода колеса – не менее 40 мм., прокат по кругу катания - не более 3 мм.		
16.	Разница диаметров колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." по кругу катания при обточке с выкаткой колесной пары - не более 0,5 мм., без выкатки - не более 1 мм.		
17.	Разница диаметров колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." между тележками смежных вагонов – не более 5 мм.		
18.	Не превышение скорости движения 140 км/час при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." глубиной до 0,5 мм.		
19.	Не превышение скорости движения 120 км/час при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." глубиной от 0,5 мм. до 1 мм.		
20.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 100 мм. в грузовом поезде		
21.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 110 мм. между локомотивом		

	и первым груженым вагоном грузового поезда		
22.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 100 мм. между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда		
23.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 70 мм. в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/час.		
24.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 50 мм. то же со скоростью 121-140 км/час.		
25.	Разница по высоте между продольными осями автосцепок не более 100 мм. между локомотивом и подвижными единицами СПС		
26.	Не оборудование пассажирских поездов, следующих со скоростью 161 км/час. и более беззазорной автосцепкой между вагонами		
27.	Периодический осмотр локомотивных, а также установленных на пассажирском, моторвагонном и специальном подвижном составе устройств радиосвязи на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств, также владельцами инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава		
	Не испытание и не освидетельствование устройств электрической защиты, средств		

28.	пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики, манометров, предохранительных клапанов, воздушных резервуаров на локомотивах и моторвагонном подвижном составе		
29	Содержание в исправном состоянии и эффективное использование средств дефектоскопии и систем диагностики		
30.	Невыполнение деповского и капитального ремонта вагонов с истекшим сроком службы после диагностирования их технического состояния по Техническому решению, при этом не превышение 5 лет продлеваемого срока службы, общий установленный срок службы вагонов, с учетом продления, не превышение полуторного назначенного срока службы, указанного в Технических условиях завода-изготовителя на базовый вагон		
31.	Отсутствие предохранительных устройств всех частей рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых вызывает выход из габарита или падение на путь		
32.	До проведения видов ремонта и установления нового назначенного срока службы, тяговые транспортные средства с истекшим сроком службы не эксплуатируется		

33.	Работы по продлению срока службы СПС выполняются юридическими лицами, и м е ю щ и х технологическую оснащенность и компетентный персонал		
34.	Для проведения технического обслуживание и сервисное обслуживание локомотивов локомотиворемонтные предприятия имеют подготовленный персонал, допущенный к выполнению регламентных работ и о с н а щ е н ы соответствующим технологическим оборудованием и оснасткой, средствами контроля и диагностики		
35.	Техническое обслуживание и ремонт вагонов производятся в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов		
36.	Заполнение книги натурного осмотра вагонов (форма ВУ-15) при повреждении или отсутствии деталей, узлов и неисправности, обнаруженные у вагонов в случае передачи их с подъездных путей предприятий и организаций.		
37.	Отсутствие на каждой колесной паре на оси четкого знака о времени и месте формирования и п о л н о г о освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании		

38.	Не информирование уполномоченного органа и его территориальные подразделения, участниками перевозочного процесса и вспомогательными с л у ж б а м и железнодорожного транспорта о нарушениях безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях		
39.	Не обеспечение владельцами железнодорожного подвижного состава и работниками железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие исправного технического состояния, технического обслуживания, ремонта и соблюдения установленных сроков с л у ж б ы железнодорожного подвижного состава		

Должностное (ые) лицо (а) \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))  
Руководитель субъекта контроля \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Приложение 4  
к совместному приказу  
Приложение 4-2  
к совместному приказу  
исполняющего обязанности  
Министра по инвестициям  
и развитию  
Республики Казахстан  
от 14 декабря 2015 года № 1205

## Проверочный лист в области железнодорожного транспорта

### в соответствии со статьей 138 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан

в отношении национального оператора инфраструктуры наименование однородной группы субъектов (объектов) контроля

Государственный орган, назначивший проверку/профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Акт о назначении проверки/профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(№, дата)

Наименование субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(Индивидуальный идентификационный номер), бизнес-идентификационный номер субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Адрес места нахождения \_\_\_\_\_

№	Перечень требований	Соответствует требованиям	Не соответствует требованиям
1	2	3	4
1.	Несвоевременное прохождения подвижного состава и специального подвижного состава планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания		
2.	Осуществление выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, в том числе СПС, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения		
	Не оборудование подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава автоматическими тормозами, кроме того,		

3.	не оборудование пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава и локомотивов, предназначенных для вождения пассажирских поездов электропневматическими тормозами		
4.	Не оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава		
5.	Необеспечение габарита сооружений и устройств при проведении любых ремонтных, строительных и других работ		
6.	Необеспечение при эксплуатации всех элементов железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) безопасного и плавного движения поездов со скоростями, установленными на данном участке		
7.	Не установление величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи на прямых и кривых участках пути: в сторону сужения -4 мм., уширения +8 мм., а на участках, где установлены скорости движения 50 км/час и менее, в сторону: сужения -4 мм., уширения +10 мм.		
	Не установление величины отклонений от номинальных размеров		

8.	ширины колеи менее 1512 мм. и более 1548 мм .		
9.	Осуществление эксплуатаций пути на прямых участках по величине отклонения уровня одной рельсовой нити относительно другой на 6 мм.		
10.	Возвышение наружной рельсовой нити на кривых участках с превышением 150 мм.		
11.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущено разъединение стрелочных остяков и подвижных сердечников крестовин с тягами		
12.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущено отставание остяка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм. и более, измеряемое у остяка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки		
13.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущена выкрашивание остяка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной на главных путях 200 мм. и более		



14.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущена выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной на приемоотправочных путях 300 мм.		
15.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущена выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной на прочих станционных путях 400 мм.		
16.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущена понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм. и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм. и более		
17.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущено расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм.		
	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущено		

18.	расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм.		
19.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущен излом остряка или рамного рельса, излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса)		
20.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущен разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше		
21.	Не установление предельных столбиков посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 4100 мм .		
22.	Не установление на перегрузочных путях с суженным междупутьем предельного столбика в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.		
23.	В зонах проезда и перехода через железнодорожные пути: подкладывание, сбрасывание и оставления на железнодорожных путях предметов, которые могут вызвать нарушение движения железнодорожного транспорта		
24.	Необеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и		

	правильности классификации случаев нарушений безопасности		
25.	Предоставление уполномоченному органу участниками перевозочного процесса и владельцами железнодорожного подвижного состава информации о проведенном плановом ремонте железнодорожного подвижного состава, а также магистральных, станционных, подъездных путей с момента завершения ремонта		
26.	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при условии соблюдения требований эксплуатационной документации		
27.	Невыдача за счет работодателя форменной одежды (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов.		
	Не информирование уполномоченного органа и его территориальные подразделения, участниками		

28.	перевозочного процесса и вспомогательными службами железнодорожного транспорта о нарушениях безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях		
29.	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики		
30.	Отсутствие актов еженедельных проверок по тематике "День безопасности"		
31.	Осуществление эксплуатаций железнодорожного подвижного состава с истекшим сроком службы, а также исключенный ( списанный) на своих осях , на магистральной железнодорожной сети		
32.	Выпас скота в зонах повышенной опасности железнодорожного транспорта		
33.	Беспрепятственный пропуск в зону повышенной опасности боевых расчетов пожарных и аварийно-спасательных команд для ликвидации пожаров, аварий и других стихийных бедствий, бригады скорой и неотложной медицинской помощи		
	Отсутствие письменного разрешения		

34.	Национального оператора инфраструктуры на размещение объектов и проведение работ в зонах повышенной опасности железнодорожного транспорта		
35.	Необеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ		
36.	Отсутствие в грузовых вагонах, включаемые в хозяйственные, пригородные поезда для перевозки людей, стоп-крана		
37.	Расстояние между осями путей на перегонах двухпутных линий на прямых участках не менее 4100 мм.		
38.	Расстояния между осями путей на трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего путей на прямых участках не менее 5000 мм.		
39.	Расстояние между осями смежных путей на железнодорожных станциях (далее - станции ) на прямых участках не менее 4800 мм., на второстепенных путях и путях грузовых районов - не менее 4500 мм.		
40.	Расстояние 4100 мм. при расположении главных путей крайними на станциях		
41.	Расстояние между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов из вагона в вагон, 3600 мм.		

42.	Отсутствие у Национального оператора инфраструктуры чертежей и описания всех имеющихся на дистанции сооружений и устройств путевого хозяйств		
43.	Отсутствие у Национального оператора инфраструктуры масштабные и схематические планы станций, продольные профили всех главных и станционных путей, сортировочных горок, а также железнодорожных подъездных путей, где обращаются локомотивы		
44.	Несоответствие ширины земляного полотна, поверху на прямых участках пути верхнему строению пути		
45.	Допущение на существующих линиях до их реконструкции ширины земляного полотна не менее: на однопутных линиях - 5,5 м., двухпутных - 9,6 м., а в скальных и дренирующих грунтах на однопутных линиях не менее – 5,0 м., двухпутных - 9,1 м.		
46.	Отсутствие минимальной ширины обочины земляного полотна поверху 0,4 м. с каждой стороны пути		
47.	Соответствие номинального размера ширины колеи между внутренними гранями головок-рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусу 350 м. и более - 1520 мм.		

48.	Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена 1530 мм. - при радиусе от 349 до 300 м. на деревянных шпалах		
49.	Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена 1520 мм. - при радиусе от 349 до 300 м. на железобетонных шпалах		
50.	Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена 1535 мм. - при радиусе 299 м. и менее для всех видов шпал		
51.	Эксплуатация участков железнодорожных путей шириной колеи - 1524 мм . на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 м.		
52.	Ограждения мостов и тоннелей контрольно-габаритными устройствами, оборудование оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами		
53.	Снабжение искусственных сооружений противопожарными средствами и приспособлениями для осмотра		
54.	Не применение путеизмерительных вагонов и тележек, вагон-дефектоскопов, дефектоскопных автомотрис, дефектоскопных тележек, лаборатории по дефектоскопии, мостовых, тоннельных, путевых обследовательских,		

	габарито-обследовательских, испытательных, ремонтно-обследовательско-водолазных станции для контроля за состоянием пути и сооружений на магистральной железнодорожной сети		
55.	Не установление ограждающих устройств на станциях и в местах, близко расположенных к населенным пунктам, выпаса скота, для обеспечения безопасности движения поездов на железнодорожных путях		
56.	Несоответствие условиям эксплуатации (грузонапряженности, осевым нагрузкам и скоростям движения поездов) рельсов и стрелочных переводов на главных и станционных путях по мощности и состоянию		
57.	Не установление перед остряками всех противошерстных стрелочных переводов на главных путях отбойных брусьев		
58.	Укладка вновь стрелочных переводов в главные пути на кривых участках		
59.	Не оборудование централизованных стрелок в зависимости от климатических условий устройствами механизированной очистки или снеготаяния		
60.	Не оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками расположенные на путях, по которым производится		



	прием и отправление поездов, а также охранные		
61.	Не оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками ведущие на пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами)		
62.	Не оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками ведущие на пути, предназначенные для с т о я н к и восстановительных и пожарных поездов		
63.	Не оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками в е д у щ и е в предохранительные и улавливающие тупики		
64.	Не оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками ведущие на пути, выделенные для отстоя вагонов-дефектоскопов, путеизмерительных вагонов, железнодорожно-строительных машин		
65.	Не оборудование стрелок и подвижных сердечников крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных путях), в том числе централизованных и имеющих контрольные замки типовыми приспособлениями для возможности запираения их навесными замками.		

	Обеспечение этих приспособлении плотным прилеганием остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику		
66.	Расположение предохранительных тупиков или охранных стрелок в местах пересечения магистральной железнодорожной сети в одном уровне, а также примыкания линий, железнодорожных подъездных и соединительных путей к главным путям на перегонах и станциях		
67.	Отсутствие улавливающих тупиков на перегонах, имеющих затяжные спуски, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны		
68.	Не установление у главных путей сигнальных и путевых знаков		
69.	Не установление у стрелочных переводов и в других местах соединения путей предельных столбиков		
70.	Не установление особых путевых знаков для указания границ железнодорожной полосы отвода, а также для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна		
71.	Сохранение расстояния 3810 мм. на существующих станционных путях, по которым не обращается		

	подвижной состав, построенный по габариту Т		
72.	Обеспечение пешеходных переходов в одном уровне с железнодорожными путями, заменой пешеходными тоннелями , пешеходными мостами или отведение под ближайшее искусственное сооружение (трубу, малый мост)		
73.	Сохранение на период строительства существующих пешеходных дорожек через пути с оборудованием их сигнализацией, предупреждающей о приближении поезда, предохранительными барьерами, щитами с предупредительными надписями		
74.	Обслуживание дежурным работником переездов, по которым осуществляется скоростное движение пассажирских поездов		
75.	Прекращение движения через переезд транспортных средств и закрытие шлагбаума за 5 минут до прохода скоростного пассажирского поезда дежурным по переезду или работниками, выполняющие его обязанности		
76.	Пропуск через железнодорожный п е р е е з д крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом или без груза, тихоходных машин и автопоездов менее чем за		

	1 час до прохода скоростного пассажирского поезда		
77.	Не ограждение сигналами с обеих сторон всякого препятствия для движения (место, требующее остановки) на перегоне и станции, а также место производства работ, опасное для движения, требующее остановки или уменьшения скорости, независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет		
78.	Ограждение сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения		
79.	Отсутствие сигналов, ограждающих препятствие или место производства работ, до устранения препятствий, полного окончания работ, проверок состояния пути, контактной сети и соблюдения габаритов		
80.	Отсутствие заявки о выдаче предупреждений в связи с предстоящим производством предвиденных работ дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, электромеханиками дистанций сигнализации и связи - на время производства работ, но не более чем на 12 часов		
81.	Отсутствие заявки о выдаче предупреждений в связи с предстоящим производством предвиденных работ директорами дистанции пути, сигнализации и связи, дистанций		

	электроснабжения - на срок до 5 суток		
82.	Переход через железнодорожные пути обеспечивается в установленных местах по пешеходным мостам, через тоннели, железнодорожные переезды. Допущение перехода железнодорожных путей по пешеходным настилам на станциях, где нет мостов и тоннелей		
83.	Отсутствие показаний выходных и маршрутных светофоров главных путей отчетливо различимые на расстоянии не менее 400 м., выходных и маршрутных светофоров боковых путей, а также пригласительных сигналов и маневровых светофоров - на расстоянии не менее 200 м.		
84.	Отсутствие ключа - жезла для хозяйственных поездов на станциях, расположенных на участках, оборудованных путевой блокировкой, а на станциях участков с полуавтоматической блокировкой, где применяется подталкивание поездов с возвращением подталкивающего локомотива, - ключей-жезлов и для них		
85.	Отсутствие устройств на станциях, расположенных на линиях, оборудованных автоматической и полуавтоматической блокировкой и радиоблокировкой не допускающие открытия		

	входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь		
86.	Отсутствие контроля занятости путей и стрелок на аппарате управления		
87.	Открытие входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь, устройствами электрической централизации		
88.	Перевод стрелки под подвижным составом устройствами электрической централизации		
89.	Открытие светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение устройствами электрической централизации		
90.	Перевод входящий в маршрут стрелки или открытия светофора противоположному маршруту при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут устройствами электрической централизации		
91.	Обеспечение приводами и замыкателями централизованных стрелок при крайних положениях стрелок плотного прилегания прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику		
	Обеспечение приводами и замыкателями централизованных стрелок не допущения		

92.	замыканий остряков стрелок или подвижного сердечника крестовины при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком 4 мм. и более		
93.	Обеспечение приводами и замыкателями централизованных стрелок отвода другого остряка от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.		
94.	Допущение стрелочными контрольными замками извлечения ключа только при запертой стрелке		
95.	Допущение стрелочными контрольными замками запираания стрелок только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу		
96.	Допущение стрелочными контрольными замками не допущения возможности запираания стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 мм. и более		
97.	Выделение отдельных радиочастот для каждого маневрового района станции и обслуживающих его локомотивов		
98.	Нахождение кабельной линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса на высоте не менее 5,0 м. - от земли в ненаселенной местности		
	Нахождение кабельной линии связи, выполненные методом		

99.	подвески, при максимальной стреле провеса на высоте не менее 6,0 м. - от земли в населенной местности		
100.	Нахождение кабельной линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса на высоте не менее 4,5 м. - от поверхности пассажирских платформ		
101.	Нахождение кабельной линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса на высоте не менее 7,0 м. - от полотна автомобильных дорог на железнодорожных переездах		
102.	Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий автоматики и телемеханики и связи до земли при максимальной стреле провеса не менее 2,5 м. - на перегонах, 3,0 м. - на станциях		
103.	Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий автоматики и телемеханики и связи до земли при максимальной стреле провеса не менее 5,5 м. - на пересечениях с автомобильными дорогами (на существующих линиях до их переустройства разрешается сохранить расстояние 4,5 м.)		
	Проведение на станционных путях работ, требующих ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, с согласия дежурного по		



104.	станции и предварительной записи руководителем работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств автоматики и телемеханики, связи и контактной сети		
105.	Осуществление записи в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети формы ДУ-46 (далее - журнал осмотра формы ДУ-46) и извещение работника, обслуживающего устройства (дорожного мастера, электромехаников СЦБ и связи, электроснабжения) и дежурного инженера (диспетчера) соответствующей дистанций пути, сигнализации и связи, электроснабжения дежурным по станции, обнаруживший (лично или по докладам других работников) неисправность путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки (далее - СЦБ), связи и контактной сети		
106.	Осуществление отметки в журнале осмотра формы ДУ-46 об устранении неисправностей соответствующим работником, удостоверивший его подписью и подписью дежурного по станции		
107.	Отсутствие каждого жезла, имеющего порядковый номер, серию и наименование станций, ограничивающих перегон		

	. Соответствие серий жезлов каждому перегону		
108.	Выдача предупреждений при неисправности пути, устройств контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути		
109.	Выдача предупреждений при вводе в действие новых видов средств сигнализации и связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров и при их неисправности, когда светофор невозможно привести в закрытое положение		
110.	Выдача предупреждений при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации		
111.	Выдача предупреждений при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия		
112.	Выдача предупреждений при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистителей и других машин		

113.	Выдача предупреждений при постановке в поезд подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка		
114.	Выдача предупреждений при работе съемных подвижных единиц в условиях плохой видимости, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов		
115.	Выдача предупреждений во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути, а также когда необходимо предупредить локомотивные бригады об особых условиях следования поезда		
116.	Проведение электромехаником СЦБ (при ключевой зависимости и монтером) выключения централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных стрелочных замков и других устройств с сохранением пользования сигналами на срок до 8 часов - с разрешения начальника станции, а на участках с диспетчерской централизацией - поездного диспетчера и с ведома старшего электромеханика или дежурного инженера дистанции сигнализации и связи		
	Не проведение электромехаником СЦБ (при ключевой зависимости и монтером) выключения		

117.	централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных стрелочных замков и других устройств с сохранением пользования сигналами на срок свыше 8 часов (до 5 суток) - с разрешения филиала Национальной железнодорожной компании – "Дирекция перевозочного процесса"		
118.	Не проведение электромехаником СЦБ (при ключевой зависимости и монтером) выключения централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных стрелочных замков и других устройств с сохранением пользования сигналами на срок свыше 5 суток - с разрешения Национальной железнодорожной компании		
119.	Несоответствие высоты подвески контактного провода над уровнем верха головки рельса на перегонах и станциях не ниже 5750 мм., а на переездах не ниже 6000 мм.		
120.	На существующих линиях расстояние в пределах искусственных сооружений, расположенных на путях станций, на которых не предусмотрена стоянка подвижного состава, а также на перегонах уменьшение до 5675 мм., при электрификации линии на переменном токе и до 5550 мм. - на постоянном токе		

121.	Превышение высоты подвески контактного провода 6800 мм.		
122.	Отсутствие в пределах искусственных сооружений расстояния от токонесущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и подвижного состава не менее 200 мм. на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 350 мм. – на переменном токе		
123.	Расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и станциях не менее 3100 мм.		
124.	Установление опоры в выемках вне пределов кюветов		
125.	Расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети не менее 5700 мм., в особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м.)		
	Отсутствие на всех металлических сооружениях (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружений, а также отдельно стоящих металлических		

126.	<p>конструкциях ( гидроколонки, светофоры , элементы мостов и путепроводов и др.), расположенные на расстоянии менее 5 м. от частей контактной сети, находящихся под напряжением - заземлении или устройств защитного отключения при попадании на сооружения и конструкции высокого напряжения</p>		
127.	<p>Отсутствие на путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными п у т я м и , предохранительных щитов и сплошного настила в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением</p>		
128.	<p>Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса не менее 6,0 м. - на перегонах</p>		
129.	<p>Отсутствие расстояния от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса не менее 5,0 м. - в том числе в труднодоступных местах</p>		
	<p>Отсутствие расстояния от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000</p>		

130.	<p>В до поверхности земли при максимальной стреле провеса не менее 7,0 м. - на пересечениях с автомобильными дорогами, станциях и в населенных пунктах; не менее 7,5 м. - при пересечениях железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до уровня верха головки рельса не электрифицированных путей</p>		
131.	<p>Отсутствие на станциях освещения сооружений для обслуживания пассажиров, пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной и маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, территории грузовых районов, контейнерные площадки, сортировочные платформы, вагонные весы, смотровые вышки, габаритные ворота, устройства автоматического выявления коммерческих браков в поездах и вагонах, а также места, где работники встречают поезда, стрелочные горловины, склады, переезды, пути и пункты</p>		
132.	<p>Своевременное прохождение планово-предупредительных видов ремонта, технического обслуживания и содержание в процессе</p>		

	эксплуатации в технически исправном состоянии восстановительных и пожарных поездов		
133.	Расстояние между пунктами дислокации восстановительных поездов не менее 300 км., на малодеятельных участках не менее 400 км.		
134.	Не определение для пожарных поездов участки выезда из расчета времени (не более 1,5 часов), необходимого для доставки пожарного поезда на конечный пункт, ограниченных участков с радиусом выезда не более 100 км.		
135.	Отсутствие в пунктах нахождения в постоянной готовности восстановительных поездов для восстановления нормального движения и ликвидации последствий столкновений и схода с рельсов подвижного состава, специальные автомотрисы, дрезины и автомобили для восстановления пути и устройств электроснабжения, вагоны и автомобили ремонтно-восстановительных работ связи, аварийно-полевые команды		
136.	Отсутствие в пунктах нахождения в постоянной готовности пожарных поездов и пожарных команд для предупреждения и тушения пожаров		
	Занятие подвижным составом пути постоянной стоянки		



137.	восстановительных и пожарных поездов, специальных автомотрис и д р е з и н , предназначенных для в е д е н и я восстановительных работ		
138.	Не проведение отмены предупреждения, установленное впредь до отмены работником, которым оно установлено , или непосредственным его начальником		
139.	Не проведение директором дистанции пути или его заместителем отмену предупреждений, выдаваемых по заявкам начальников путеизмерительных и дефектоскопных вагонов		
140.	Эксплуатация пути, у которых допущен просвет между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка, подвижного ( поворотного) сердечника более 2 мм.		
141.	Эксплуатация пути, у которых допущена величина вертикальной и горизонтальной ступеньки более 5 мм.		
142.	Эксплуатация пути, у которых допущен на стыках зазор более 35 мм .		
143.	Эксплуатация пути, у которых при срезе всех болтов на конце рельса ( одностороннее сбалчивание стыка)		
144.	Эксплуатация пути, у которых допущено при выходе подошвы рельса из реборд подкладок на пяти шпалах или брусках		
	Эксплуатация пути, у которых обнаружено		

145.	более 6-ти негодных (кустовая гнилость) деревянных шпал подряд		
146.	Отсутствие при среднем ремонте пути: сплошной очистки щебеночного балласта на глубину под шпалой не менее 25 см. с добавлением нового балласта, обновление загрязненного балласта других видов на глубину не менее 15 см. под подошвой шпал		
147.	Отсутствие при среднем ремонте пути работы: замены всех негодных элементов креплений, подрельсовых прокладок в уравнивательных пролетах и концах плетей длиной 50 - 75 м. и в зоне сварных стыков		
148.	Отсутствие при среднем ремонте пути: одиночной замены дефектных рельсов, замены всех негодных шпал, а также дефектных шпал, требующих ремонта в мастерских		
149.	Отсутствие при среднем ремонте пути: правки сварных стыков		
150.	Отсутствие при среднем ремонте пути: ликвидация пучин и выправка пути в плане и профиле		
151.	Отсутствие при среднем ремонте пути: ремонта настилов переездов		
152.	Обеспечение ширины проезжей части переезда устанавливается по ширине проезжей части автомобильной дороги, но не менее 6 м., а ширина настила в местах прогона скота - не менее 4 м.		

153.	Концы контррельса длиной 50 см. загибаются на 25 см. внутрь колеи. Ширина желоба между рабочими гранями путевого рельса и контррельса 75-110 мм.), а глубина - не менее 45 мм.		
154.	На переездах с дежурными по переезду внутри колеи каждого железнодорожного пути ( на однопутных участках - с обеих сторон железнодорожного пути) на расстоянии 0,75-1,0 м. от настила закрепляют приспособления в виде металлических трубок для установки переносных сигналов остановки поезда ( красного щита, фонаря), а также приспособления для обнаружения нижней негабаритности подвижного состава		
155.	Стойки шлагбаумов, мачты светофоров переездной сигнализации , ограждения, перила и направляющие столбики располагаются на расстоянии не менее 0,75 м. от кромки проезжей части автомобильной дороги		
156.	Не установление для прогона скота на переездах перила или ограждения барьерного типа из железобетона, дерева, металла, высотой 1,2 м., а к механизированным шлагбаумам подвешиваются заградительные сетки		
	Наличие переезда, оборудованные УЗП от несанкционированного въезда на переезд		

157.	транспортного средства, имеют пешеходные дорожки и звуковую сигнализацию		
158.	На подходах к переездам согласно схеме расположения обустройств переезда со шлагбаумами. По схеме расположения обустройств переезда без шлагбаумов со стороны железной дороги устанавливаются постоянные предупредительные сигнальные знаки "С" – о подаче машинистами поездов свистка		
159.	Не установление сигнальных знаков "С" с правой стороны по ходу движения поездов, на расстоянии 500 - 1500 м. от переездов, а на перегонах, на которых поезда обращаются со скоростями более 120 километров в час, - на расстоянии 800 - 1500 м.		
160	Не установление на подходах к месту прогона скота на расстоянии 20 м. от крайних рельсов таблички с надписями на государственном и русском языках: "Берегись поезда! Место прогона скота", на расстоянии 3-4 м. от крайнего рельса, поперек дорожек для прогона скота - столбики для предотвращения выезда на путь транспортных средств		
	На переездах с интенсивным движением транспортных средств, а также со скоростным движением пассажирских поездов применяется специальные УЗП для		

161.	предотвращения несанкционированного въезда транспортных средств на переезды, УЗП полностью перекрывает проезжую часть автомобильной дороги		
162.	Отсутствие механизированных шлагбаумов перекрывающий всю проезжую часть дороги и сигнальные фонари, применяемые в темное время суток, а также днем при плохой видимости (тумане, метели и других неблагоприятных условиях)		
163.	Не установление шлагбаума с обеих сторон переезда, на обочине автомобильной дороги с правой стороны по ходу движения автотранспорта так, чтобы их брусья при закрытом положении располагались на высоте 1-1,25 м. от поверхности проезжей части дороги		
164.	Отсутствие заградительных брусев шлагбаумов (основных и запасных), имеющих окраску чередующимися полосами красного и белого цвета, наклоненными (если смотреть со стороны автомобильной дороги) вправо по горизонтали под углом 45-50°. Ширина полос - 500 - 600 мм. Конец заградительного бруса имеет красную полосу шириной 250 - 300 мм. Брусья шлагбаумов оборудуются		

	светоотражающими устройствами красного цвета		
165.	Не оборудованы электрическим освещением все переезды I и II категорий, а также III и IV категорий при наличии продольных линий электропитания		
166.	Не установка переездных светофоров с правой стороны по направлению движения транспортных средств. В отдельных случаях (ограничение видимости, интенсивность движения) переездные светофоры устанавливаются и на противоположной стороне автомобильной дороги		
167.	Необеспечение зимой переездов постоянным запасом инертного материала (песок) для посыпания проезжей части переезда и пешеходных дорожек в границах переезда вовремя гололеда		
168.	Отсутствие обследования всех остальных искусственных сооружений не реже одного раза в 10 лет		
169.	Отсутствие сплошной замены мостовых брусьев		
170.	Отсутствие замены без балластных плит и элементов мостового полотна		
171.	Отсутствие возобновления окраски, замены гидроизоляции балластных корыт искусственных сооружений		
172.	Отсутствие замены дефектных пролетных		

	строений искусственных сооружений		
173	Не устранение негабаритности искусственных сооружений		
174.	Не содержание верхнего строения пути в пределах искусственных сооружений и на подходах к ним		
175.	Очистка элементов мостового полотна от загрязнений, очистка и смазка уравнильных приборов и рельсовых замков разводных пролетов, регулировка стыков и замена сезонных уравнильных рельсов, закрепление верхнего строения пути от угона		
176.	Отсутствие подтягивания и замены болтов и одиночной (выборочной) замены дефектных элементов мостового полотна, защита мостовых брусьев от загнивания и механического износа		
177.	Отсутствие очистки от загрязнений пролетных строений и подферменных площадок искусственных сооружений		
178.	Очистка, смазка, выправка опорных частей и ремонт защитных футляров искусственных сооружений		
179	Очистка труб, лотков, водобойных колодцев, русл от наносов и зарослей искусственных сооружений		
180	Подготовка сооружений к зиме – закрытие отверстий труб малых мостов щитами, ремонт		

	утеплений лотков в тоннелях		
181.	Отсутствие пропуска паводка и ледохода искусственных сооружений		
182.	Отсутствие частичной окраски отдельных мест металлических конструкций (до возобновления полной их окраски) искусственных сооружений		
183	Засверливание и перекрытие трещин накладками в металлических конструкциях мостов		
184.	Расшивка швов каменной кладки и заделка трещин в массивных конструкциях, ремонт сливов, постановка на место отдельных выпавших и сместившихся камней и блоков искусственных сооружений		
185.	Содержание противопожарного инвентаря, пополнение запаса воды и песка, ремонт бочек и ящиков искусственных сооружений		
186.	Очистка и содержание водоотводных приспособлений на поверхности и внутри тоннелей, отколка наледей в тоннелях		
187.	Содержание в исправности устройств судоходной сигнализации на мостах через судоходные реки		
188.	Сооружения и устройства магистральной железнодорожной сети должны содержаться в исправном состоянии		



189.	Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, оборудуются типовыми приспособлениями для возможности запираения их навесными замками		
190.	Не соответствие квалификаций занимаемой должности работников железнодорожного транспорта		
191.	Тормозные башмаки должны быть окрашены (в цвет, при котором они более заметны), иметь установленное клеймо и храниться на специальных тумбочках на междупутьях и стеллажах		
192.	На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси пути до внутреннего края опор контактной сети допускается не менее: 2450 мм. - на станциях и 2750 мм. - на перегонах		

Должностное (ые) лицо (а) \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))  
Руководитель субъекта контроля \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Приложение 4-3  
к совместному приказу  
исполняющего обязанности  
Министра по инвестициям  
и развитию  
Республики Казахстан  
от 14 декабря 2015 года № 1205  
и Министра национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 29 декабря 2015 года № 823

**Проверочный лист в области железнодорожного транспорта  
в соответствии со статьей 138 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан**

в отношении перевозчика  
наименование однородной группы субъектов (объектов) контроля

Государственный орган, назначивший проверку/профилактического контроля  
с посещением субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Акт о назначении проверки/профилактического контроля с посещением субъекта  
(объекта) контроля \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ (№, дата)

Наименование субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(Индивидуальный идентификационный номер), бизнес-идентификационный номер  
субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Адрес места нахождения \_\_\_\_\_

№	Перечень требований	Соответствует требованиям	Не соответствует требованиям
1	2	3	4
1.	Отсутствие государственной регистрации подвижного состава		
2.	Несвоевременное прохождение подвижного состава и С П С планово-предупредитель ных видов ремонта и технического обслуживания		
	Не оборудование подвижного состава, в том числе специального		

3.	самоходного подвижного состава автоматическими тормозами, кроме того, не оборудование пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава и локомотивов, предназначенных для вождения пассажирских поездов электропневматическими тормозами		
4.	Не оборудование локомотивов, пассажирских, грузовых вагонов, моторвагонных и СПС ручными тормозами		
5.	Не оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава		
6.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 мм.		
7.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 мм.		
8.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у грузовых вагонов (груженных) - не менее 950 мм.		
	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у СПС в		

9.	порожном состоянии - не более 1080 мм., в груженом - не менее 980 мм.		
10.	Необеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности		
11.	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при условии соблюдения требований эксплуатационной документации		
12.	Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию обеспечивают безопасное и плавное движение поездов		
13.	Отсутствие ограничителей вертикальных перемещений на автосцепках пассажирских вагонов, а также на автосцепках СПС, локомотива, работающего по технологии совместно в сцепе с пассажирским поездом		
14.	Отсутствие на каждой колесной паре на оси четкого знака о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании		

15.	Отсутствие расстояния между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары 1440 мм. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км. в час до 140 км. в час, допущения отклонения в сторону увеличения не более 3 мм . и в сторону уменьшения не более 1 мм., при скоростях до 120 км. в час допущения отклонения в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.		
16.	Не допущение выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав, включая СПС с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, бандаже, диске и ступице колеса, при наличии остrokонечного наката на гребне колесной пары		
17.	Расстояние между внутренними гранями колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." 1440 мм., обращающихся в поездах со скоростью до 160 км. в час, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм . и в сторону уменьшения не более 1 мм.		
18.	Толщина гребня колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." не менее 28 мм., толщина обода колеса – не менее		

	40 мм., прокат по кругу катания - не более 3 мм.		
19.	Разница диаметров колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." по кругу катания при обточке с выкаткой колесной пары - не более 0,5 мм., без выкатки - не более 1 мм.		
20.	Разница диаметров колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." между тележками смежных вагонов – не более 5 мм.		
21.	Не превышение скорости движения 140 км/час при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." глубиной до 0,5 мм.		
22.	Не превышение скорости движения 120 км/час при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания колес пассажирских вагонов производства компании "PatentesTalgoS.L." глубиной от 0,5 мм. до 1 мм.		
23.	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более 100 мм. в грузовом поезде		
24.	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более 110 мм. между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда		
	Установление разницы по высоте между		

25.	продольными осями автосцепок не более 100 мм. между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда		
26.	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более 70 мм. в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/час.		
27.	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более 50 мм. то же со скоростью 121-140 км/час.		
28.	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более 100 мм. между локомотивом и подвижными единицами СПС		
29.	Не оборудование пассажирских поездов, следующих со скоростью 161 км/час. и более беззазорной автосцепкой между вагонами		
30.	Невыдача за счет работодателя форменной одежды (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов		
	Не информирование уполномоченного органа и его территориальные подразделения, участниками перевозочного процесса и		

31.	вспомогательными с л у ж б а м и железнодорожного транспорта о нарушениях безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях		
32.	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического п а с п о р т а завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики		
33.	Отсутствие исправности действия устройств безопасности и устройств радиосвязи, тормозного оборудования и автосцепного устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, электрических цепей при техническом обслуживании		
34.	Своевременной и в сохранности доставки перевозчиком вверенный ему грузоотправителем г р у з а            н а железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки		
35.	Осуществление перевозчиком подачи грузоотправителю под погрузку и уборки вагонов, контейнеров в сроки, установленные принятой заявкой и (или) договором		
36.	Подача перевозчиком грузоотправителю под погрузку вагонов и контейнеров пригодных для перевозки		



	заявленных грузов (исправных, очищенных внутри и снаружи)		
37.	Не предоставление перевозчиком места в поезде согласно проездному документу (билету), оплаченную пассажиром за проезд по договору перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа в пункт назначения		
38.	Не оформление договора на перевозку пассажира в форме проездного документа (билета), на перевозку багажа – багажной квитанций, а на перевозку грузобагажа – грузобагажной квитанцией		
39.	Отсутствие актов еженедельных проверок по тематике "День безопасности"		
40.	Отсутствие штампов на перевозочных документах на вагоны с взрывчатыми материалами, в том числе : при перевозке остальных взрывчатых материалов - штампы красного цвета "ВМ", "Прикрытие", а также штамп "Не спускать с горки"		
41.	Отсутствие штампов: "Секция. Не расцеплять"; "Ядовито"; "В сопровождении специалиста"; "С печным отоплением"; "Охрана ж.д."		
42.	Не дополнение штампом "ВМ" дописанием от руки условного номера перевозимого груза		
	Использование предназначенных для		

43.	перевозки светлых нефтепродуктов цистерн под налив нефти, мазута, моторного топлива и других темных нефтепродуктов, а также масел		
44.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях если до их планового ремонта и/или технического освидетельствования котла и арматуры осталось менее одного месяца		
45.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях отсутствия четкого номера вагона, маркировочной таблички, т а б л и ч е к завода-изготовителя		
46.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях отсутствия или неисправности наружных (если она предусмотрена конструкцией вагона) лестниц, переходных мостиков, рабочих площадок и их ограждения		
47.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях: течи котла цистерны, бункера полувагона, неисправности запорно-предохранительной и сливо-наливной арматуры, наличия пробоины паровой рубашки цистерны, бункерного полувагона		
48.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях		

	трещины на крышках загрузочных и сливных люков		
49.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях отсутствия исправного предохранительно-впускного клапана цистерны		
50.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях отсутствия на крышке загрузочного люка цистерны уплотнительной прокладки		
51.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях отсутствия знаков опасности, надписей, трафаретов и отличительной окраски		
52.	Перевозка груза в цистернах, бункерных полувагонах в случаях: отсутствия или неисправности двух и более рядом стоящих откидных болтов для крепления загрузочного люка колпака цистерны, отсутствия проушины для пломбирования крышки люка установленным правилами пломбирования вагонов и контейнеров типом запорно-пломбировочного устройства		
53.	Дежурным по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поездным диспетчером дачи другого разрешения на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки		

	заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава закончены		
54.	Отсутствие радиосвязи, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи как основного средства передачи указаний при маневровой работе		
55.	Не установление подвижного состава на станционных путях в границах, обозначенных предельными столбиками		
56.	Не надежное закрепление от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или другими средствами закрепления, стоящие на станционных путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав		
57.	В зонах повышенной опасности открывания дверей вагонов на ходу поезда и задержки открытия и закрытия автоматических дверей пригородных поездов		
58.	Прием поездов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы) и негабаритными грузами на пути, указанные в техническо-распорядительном акте станции		
	Ограждение со стороны горки, полугорки или вытяжного пути двумя охранными тормозными		

59.	<p>башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 м. друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 м. при наличии в перевозочных документах штампа " Не спускать с горки" вагоны с взрывчатыми материалами, цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные пути</p>		
60.	<p>Занятие улавливающих тупиков любым подвижным составом, а предохранительных тупиков – пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, грузовыми вагонами с опасными грузами</p>		
61.	<p>Не установление на особых путях вагонов с взрывчатыми материалами на станциях вне поездов, где стоянка их наиболее безопасна, за исключением, вагонов, находящихся под накоплением на путях сортировочных парков</p>		
62.	<p>Сцепление, надежное закрепление от ухода и ограждение переносными сигналами остановки вагонов с взрывчатыми материалами</p>		
63.	<p>Не установление стрелок, ведущих на пути стоянки вагонов с взрывчатыми материалами, в положение, исключаящее</p>		

	возможность заезда на эти пути, и не запираания		
64.	Не установление весов на станциях (вокзалах) для взвешивания перевозимой пассажиром ручной клади		
65.	Осуществление выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, в том числе СПС, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения		
66.	Не обеспечение владельцами железнодорожного подвижного состава и работниками железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие исправного технического состояния, технического обслуживания, ремонта и соблюдения установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава		
67.	Оборудование системой автоматического управления электроотопление вагонов, включаемые в пассажирские поезда с электроотоплением		
68.	Включение в поезда пассажирские вагоны, имеющие неисправности электропневматического тормоза, электрооборудования, пожарной сигнализации, системы кондиционирования воздуха, вентиляции, отопления, нарушающие условия перевозки пассажиров, а также пассажирские вагоны с		

	радиокупе (штабные) с неисправной радиосвязью начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива		
69.	Подача под погрузку грузов и посадка людей без предъявления вагонов к техническому обслуживанию		
70.	Не проведение записи в журнале предъявления вагонов грузового парка к техническому обслуживанию ВУ-14 при признании их годными		
71.	Отсутствие суммарного зазора между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, в к л ю ч а я хоппер-дозаторы типа ЦНИИ-ДВЗ, не более 20 мм. и не менее 4 мм., кроме хопперов для перевозки угля, горячего агломерата, апатитов и хоппер дозаторов типов ЦНИИ-2, ЦНИИ-3, думпкаров типа ВС-50, у которых зазор допускается не более 12 мм. и не менее 6 мм., у думпкаров типов ВС-80, ВС-82, ВС-85 - не более 20 мм. и не менее 12 мм.		
72.	Не обеспечение безопасного проследования пассажирских вагонов в составе поезда от пункта формирования и оборота до конечного пункта расформирования ( назначения) поезда работниками станций, формирования составов пассажирских поездов и станций оборота составов		

73.	Периодическое испытание устройств электрической защиты, средств пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики на пассажирских вагонах		
74.	Отсутствие в части грузовых вагонов переходных площадок со стоп-краном и ручным тормозом согласно конструкции		
75.	Содержание в исправном состоянии и обеспечение расчетного тормозного нажатие ручным тормозам железнодорожного подвижного состава		
76.	Отсутствие в составе поезда вагона с подъемными устройствами для посадки и высадки лиц, передвигающихся на кресло-колясках, со специализированными местами для лиц, передвигающихся на кресло-колясках		
77.	Не соблюдение перечня обязательных услуг, включая оказание неотложной медицинской помощи, оказываемых пассажирам в пассажирских поездах и на вокзалах		
78.	Отсутствие лицензии на перевозку грузов в сфере железнодорожного транспорта		
79.	Постановка в поезда грузовых вагонов, по состоянию, не обеспечивающих сохранность перевозимых грузов		
	Не прохождение каждого вагона поезда технического		



80.	обслуживания на станциях формирования и расформирования, в пути следования - на станциях, предусмотренных графиком движения поездов, а при выявлении неисправности – не осуществление ремонта		
81.	Не проведение технического обслуживания и ремонта вагонов		
82.	Не установление гарантийных участков для грузовых поездов исходя из протяженности участков обращения локомотивов, необходимости проведения полной пробы автотормозов, технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов		
83.	Не соблюдение противопожарной безопасности, в части допуска к работе лиц, не прошедших инструктажа связанные с погрузкой и выгрузкой грузов, в том числе опасных грузов		
84.	Не использование для оказания помощи без отцепки локомотива от состава для оказания помощи отцепки локомотив от людского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами)		
85.	Переоформление проездного документа ( билета) на другого пассажира		
	Оформление проездных документов (билетов)		

86.	более четырех мест на один поезд на одно лицо, за исключением организованных групп пассажиров и специальных перевозок		
87.	Подчистка на проездных документах (билетах)		
88.	Перепродажа проездных документов (билетов)		
89.	Оставление без локомотива составов поездов на станциях или отдельных станционных путях с уклоном, превышающих 0,0025, не оборудованных устройствами, предотвращающими уход вагонов на маршруты приема и отправления поездов и прилегающий перегон		
90.	Оставление поездов со взрывчатыми материалами без локомотива на промежуточных станциях		
91.	Использование для закрепления вагонов тормозных башмаков с обледенелым и замасленным полозом		
92.	Не передача приказа о приеме или отправлении поезда при запрещающем показании сигнала дежурным по станции машинисту по радиосвязи, текст такого приказа соответствует установленным формам		
93.	Не осуществление дежурным по станции записи в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети формы ДУ-46, при обнаружении (лично или по докладам других работников)		

	<p>неисправность путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети и не извещение работника, обслуживающего устройства.</p>		
94.	<p>Закрытие и открытие перегонов или отдельных путей перегонов, а также переход с одних средств сигнализации и связи на другие без приказа поездного диспетчера</p>		
95.	<p>Перед вступлением на дежурство дежурным по станции:</p> <p>1) не ознакомление с планом предстоящей работы, имеющимися указаниями и распоряжениями, касающимися приема, отправления поездов и маневров, наличием и расположением подвижного состава на приемоотправочных путях, положением (свободностью или занятостью) прилегающих к станции перегонов (блок-участков);</p> <p>2) не убеждение в исправности приборов управления устройствами СЦБ и связи и наличии на них пломб в соответствии с описью, а также в исправности обслуживаемых им лично стрелочных переводов;</p> <p>3) не проведение проверки наличия на рабочем месте и исправность инструмента, сигнальных принадлежностей и инвентаря;</p>		

	<p>4) не ознакомление с записями в журнале диспетчерских распоряжений формы ДУ-58, журнале движения поездов и локомотивов формы ДУ-2, 3, книге записи предупреждений формы ДУ-60, журнале осмотра формы ДУ-46, журнале поездных телефонограмм формы ДУ-47 по вопросам движения поездов, которые ведутся дежурным по станции. Вступление на дежурство без оформления записи в журнале движения поездов и локомотивов формы ДУ-2, 3 по форме записи</p>		
96.	<p>Отправление дежурным по станции поезда при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный автоблокировкой, не убедившись в свободности первого блок-участка</p>		
97.	<p>Осуществление в поездных телефонограммах исправлений, добавлений или помарок. Неправильно написанная исходящая поездная телефонограмма перечеркивается накрест, под ней делается надпись "Недействительна". Эта телефонограмма не нумеруется и на соседнюю станцию не передается</p>		
	<p>Назначение восстановительного поезда (специальный самоходный подвижной состав), пожарного поезда и вспомогательного</p>		

98.	<p>локомотива без основания требования о помощи (письменного, переданного по телефону или радиосвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) ведущего локомотива остановившегося в пути поезда, а также без требования руководящих работников хозяйства пути, электроснабжения, сигнализации и связи</p>		
99.	<p>Не следование машиниста локомотива каждого хозяйственного поезда до места, указанного в разрешении на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали. Первый поезд следует с установленной скоростью, последующие - не более 20 км/час, при этом расстояние между поездами должно быть не менее 1 км. В случае если расстояние от станции отправления до места работ не позволяет выдержать интервалы не менее 1 км между попутными хозяйственными поездами, то в разрешениях на бланках белого цвета с красной полосой по диагонали, выдаваемых каждому хозяйственному поезду, должны указываться километры и пикеты первоначальной остановки, в соответствии с заявкой руководителя работ</p>		
100.	<p>Невыполнение требований техниче-ско-распорядительного акта станции,</p>		

	являющегося обязательным для работников всех служб		
101.	Не прекращение дежурным по станции маневров с выходом на путь и маршрут приема (отправления), а также на путях, с которых невозможно исключить выход подвижного состава на маршрут следования поезда путем установки стрелок в охранное положение перед приемом и отправлением каждого поезда.		
102.	Открытие сигнала или дача другого разрешения на прием или отправление поезда дежурным по станции, до убеждения в фактическом прекращении маневров		
103.	Принятие дежурным по станции поезда на свободные от подвижного состава пути не в соответствии со специализацией, установленной техническо-распорядительным актом станции		
104.	При производстве маневров в противоположном конце станции дежурным соответствующего стрелочного поста не выставление стрелок в положение, исключающее возможность выхода маневрового состава на путь приема, и запирает их		
	Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях		

105.	- устройства двусторонней парковой связи. Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами		
106.	Не обеспечение составителя поездов исправной носимой радиостанцией		
107.	Передаваемые по радиосвязи и двусторонней парковой связи указания и сообщения подаются кратко и ясно; давший указание убеждается, что оно правильно воспринято машинистом маневрового локомотива и другими работниками (выслушав краткое повторение указания, получив соответствующий ответный звуковой сигнал)		
108.	Проезд маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте без указания дежурного по станции (посту), передаваемому им машинисту маневрового локомотива лично, по радиосвязи, двусторонней парковой связи или через руководителя маневров		
109.	Постановка вагонов с легковоспламеняющимися жидкостями на станции формирования в поезд перед вагонами с взрывчатыми материалами (считая от головы поезда)		
	Производство маневровых		

110.	передвижений на ремонтных путях вагонных и локомотивных депо без наблюдения и по личным указаниям ответственного работника соответствующей службы		
111.	Производство работ хозяйственных поездов и путевых машин на путях станции без руководства ответственного работника соответствующего хозяйства (пути, сигнализации и связи)		
112.	Обслуживание одним машинистом маневрового локомотива не по разрешению Национальной железнодорожной компании в зависимости от типа локомотива и местных условий		
113.	Не доведение задания на маневровую работу руководителем маневров до каждого причастного работника		
114.	Не ознакомление составителем (главным кондуктором) при вступлении на дежурство с наличием и расположением подвижного состава на путях своего района, не проверка надежности его закрепления		
115.	Не осуществление проверки перед началом маневровой работы руководителем маневров, нет ли препятствий для передвижения вагонов (например, тормозных башмаков под колесами)		



116.	В процессе работы руководитель маневров четко и своевременно подает сигналы и передает указания, касающиеся маневровых передвижений		
117.	В процессе работы руководитель маневров следит за своевременной подготовкой стрелок для маневровых передвижений, своевременной и правильной подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива		
118.	В процессе работы руководитель маневров находится в таком месте, откуда обеспечивается лучшая видимость сигналов, маневрирующего состава и маршрута его передвижения, в случаях отсутствия радиосвязи с машинистом локомотива (из-за неисправности или локомотив не оборудован маневровой радиосвязью) находится в таком месте, откуда обеспечивается видимость машинистом или его помощником подаваемых им ручных сигналов		
	В процессе работы руководитель маневров при движении по станционным путям вагонами вперед находится, как правило, на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности - идти по междупутью или обочине пути впереди		

119.	осаживаемых вагонов, следит за показаниями маневровых светофоров, подаваемыми сигналами, положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути; при необходимости - принимает меры к остановке маневрового состава. В необходимых случаях, при отсутствии радиосвязи привлекает для передачи сигналов операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов и других работников станции		
120.	В процессе работы руководитель маневров при производстве маневров с большими составами на кривых участках пути или в условиях плохой видимости (туман, метель, снегопад) принимает дополнительные меры для обеспечения безопасности - чаще передает сигналы и указания машинисту по радиосвязи или двусторонней парковой связи		
121.	В процессе работы руководитель маневров не допускает пропуска подвижного состава по взрезанной стрелке впредь до ее осмотра и ремонта		
122.	В процессе работы (руководитель маневров) не допускает оставления вагонов без закрепления или с закреплением менее установленной н о р м ы в техническо-распорядительном акте станции вне		

	зависимости от предполагаемого времени стоянки этих вагонов		
123.	В процессе работы руководитель маневров не допускает передвижений маневровых составов (с локомотивом впереди или вагонами вперед), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и локомотивом		
124.	В процессе работы руководитель маневров при заезде маневрового локомотива (одиночного или с вагонами) на тот или иной занятый вагонами путь для отцепки или прицепки других вагонов, а также при сжати стоящих вагонов для расцепки не допускает выполнения этих операций, не убедившись в надежном закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны		
125.	В процессе работы руководитель маневров если к стоящей на том или ином пути группе вагонов дополнительно прицепляются вагоны, проверяет - не нарушилась ли в результате этого правильность установки ранее уложенных башмаков, а также достаточно ли этих башмаков на увеличившееся количество вагонов		
	В районах примыкания подъездных и соединительных путей для предупреждения самопроизвольного ухода		

126.	<p>подвижного состава на станцию или перегон дежурные по станции, составительские бригады, дежурные стрелочных постов после заезда (выезда) на примыкание устанавливают стрелки (в том числе централизованные) предохранительных тупиков и охранные, сбрасывающие башмаки или стрелки в положение обеспечивающее ограждение от ухода вагонов на станционные пути</p>		
127.	<p>При получении сообщения об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, если сообщение об этом и не передано, работники станций, каждый на своем посту, проверяют надежность закрепления подвижного состава от ухода и укладывают дополнительно тормозные башмаки</p>		
	<p>Маневры производятся со скоростью не более:</p> <p>1) 60 км/ч - при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами;</p> <p>2) 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям;</p>		

128.	<p>3) 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;</p> <p>4) 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;</p> <p>5) 5 км/ч при подходе отцепки вагонов к другому отцепу - при маневрах толчками и в подгорочном парке;</p> <p>6) 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам</p>		
129.	<p>Не выдача предупреждений на станциях формирования поездов и станциях, на которых поезда имеют стоянку по техническим надобностям. Для пригородных поездов выдача предупреждений может производиться станциями начального отправления этих поездов</p>		
130.	<p>Предупреждение, установленное впредь до отмены, имеет право отменить только тот работник, которым оно установлено, или непосредственный его начальник</p>		
	<p>Запрещается ставить вагоны с взрывчатыми материалами с условными номерами 115, 119, 121, 136, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 в грузовые поезда, имеющие в своем составе вагоны:</p>		

131.	<p>1) со сжатыми и сжиженными газами (класс 2);</p> <p>2 ) легковоспламеняющимися жидкостями (класс 3);</p> <p>3 ) легковоспламеняющимися твердыми веществами, самовозгорающимися веществами и веществами, выделяющими воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой, а также влагой воздуха (класс 4);</p> <p>4) окисляющимися веществами и органическими пероксидами (класс 5);</p> <p>5) ядовитыми веществами (подкласс 6.1 )</p>		
132.	Не соблюдение регламента переговоров дежурным по станциям и дежурным стрелочных постов		
133.	Отсутствие на пассажирских вагонах вне зависимости от категории поезда, заводского номера вагона , изображения Государственного герба Республики Казахстан, логотипа перевозчика пассажирского поезда		
134.	Отсутствие на каждой е д и н и ц е железнодорожного подвижного состава наименования владельца железнодорожного подвижного состава		
135.	Отсутствие на каждой е д и н и ц е железнодорожного подвижного состава номера, таблички		

	завода-изготовителя с указанием даты и места постройки		
136.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава идентификационного номера и приемочного клейма на составных частях		
137.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава даты и места производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов)		
138.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава массы тары (кроме локомотивов)		
139.	Не соответствие квалификаций занимаемой должности работников железнодорожного транспорта		

Должностное (ые) лицо (а) \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))  
Руководитель субъекта контроля \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Приложение 6  
к совместному приказу  
Приложение 4-4  
к совместному приказу  
исполняющего обязанности  
Министра по инвестициям  
и развитию  
Республики Казахстан  
от 14 декабря 2015 года № 1205  
и Министра национальной экономики

## Проверочный лист в области железнодорожного транспорта

### в соответствии со статьей 138 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан

в отношении оператора локомотивной тяги  
наименование однородной группы субъектов (объектов) контроля Государственный  
орган, назначивший проверку/профилактического контроля с посещением субъекта  
(объекта) контроля \_\_\_\_\_

Акт о назначении проверки/профилактического контроля с посещением субъекта  
(объекта) контроля \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (№, дата)

Наименование субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(Индивидуальный идентификационный номер), бизнес-идентификационный номер  
субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Адрес места нахождения \_\_\_\_\_

№	Перечень требований	Соответствует требованиям	Не соответствует требованиям
1	2	3	4
1.	Отсутствие государственной регистрации подвижного состава		
2.	Несвоевременное прохождение подвижного состава и специального подвижного состава планово-предупредитель ных видов ремонта и технического обслуживания		
3.	Оставление стоящих в рабочем состоянии локомотивов, моторвагонного и СПС под наблюдением работника, знающего правила их обслуживания , а на станционных путях – машиниста, водителя СПС или их помощников на деповских путях и		



	путях хозяйствующих субъектов		
4.	Осуществление выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, в том числе СПС, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения		
5.	Не оборудование подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава автоматическими тормозами, кроме того не оборудование пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава и локомотивов, предназначенных для вождения пассажирских поездов электропневматическими тормозами		
6.	Не оборудование локомотивов, пассажирских, грузовых вагонов, моторвагонных и СПС ручными тормозами		
7.	Не оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава		
8.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов – не более 1080 мм.		
9.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у локомотивов и		

	пассажирских вагонов с людьми – не менее 980 мм.		
10.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у грузовых вагонов (груженных) – не менее 950 мм.		
11.	Несоответствие высоты оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов у СПС в порожнем состоянии – не более 1080 мм., в груженом – не менее 980 мм.		
12.	Необеспечение первыми руководителями организаций – участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности		
13.	Предоставление уполномоченному органу участниками перевозочного процесса и владельцами железнодорожного подвижного состава информации о проведенном плановом ремонте железнодорожного подвижного состава, а также магистральных, станционных, подъездных путей с момента завершения ремонта		
14.	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при		

	условии соблюдения требований эксплуатационной документации		
15.	Отсутствие на каждой колесной паре на оси четкого знака о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании		
16.	Отсутствие расстояния между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары 1440 мм. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км. В час до 140 км. В час, допущения отклонения в сторону увеличения не более 3 мм. И в сторону уменьшения не более 1 мм., при скоростях до 120 км. В час допущения отклонения в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.		
17.	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более 100 мм. в грузовом поезде		
18.	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более 110 мм. между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда		
19.	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более 100		

	мм. между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда		
20.	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более 70 мм. в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/час.		
21.	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более 50 мм. то же со скоростью 121-140 км/час.		
22.	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более 100 мм. между локомотивом и подвижными единицами СПС		
23.	Не оборудование пассажирских поездов, следующих со скоростью 161 км/час. и более беззазорной автосцепкой между вагонами		
24.	Невыдача за счет работодателя форменной одежды (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов		
25.	Не информирование уполномоченного органа и его территориальные подразделения, участниками перевозочного процесса и вспомогательными службами		

	железнодорожного транспорта о нарушениях безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях		
26.	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики		
27.	Периодический осмотр локомотивных, а также установленных на пассажирском, моторвагонном и специальном подвижном составе устройств безопасности и поездной радиосвязи на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств, также владельцами инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава		
28.	Не испытание и не освидетельствование устройств электрической защиты, средств пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики, манометров, предохранительных клапанов, воздушных резервуаров на локомотивах и моторвагонном подвижном составе		
29.	Отсутствие акта осмотра о проведении комиссионного осмотра два раза в год (весной и осенью) тягового		

	подвижного состава, пассажирских вагонов и СПС		
30.	Отсутствие на локомотивах и мотор-вагонном подвижном составе, (специальном самоходном подвижном составе) средств поездной радиосвязи, совместимых с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемеров обеспечивающих регистрацию установленных показаний, локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности		
31.	Отсутствие устройств дистанционной отцепки маневровых локомотивов от вагонов, обслуживаемых одним машинистом		
32.	Отсутствие второго пульта управления на маневровых локомотивах , обслуживаемых одним машинистом		
33.	Отсутствие зеркал заднего вида на маневровых локомотивах , обслуживаемых одним машинистом		
34.	Отсутствие устройств, обеспечивающих автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива на маневровых локомотивах , обслуживаемых одним машинистом		

35.	<p>Выпуск в эксплуатацию СПС, оснащенный путеизмерительной и дефектоскопной аппаратурой, не прошедшей ежегодную метрологическую поверку, плановые ремонты аппаратуры согласно эксплуатационной документации производителя, но не реже: техническое обслуживание не реже 1 раза в год, средний ремонт не реже 1 раза в 2 года, модернизация не реже 1 раза в 4-6 лет</p>		
36.	<p>Не проведение систематических проверок технического состояния подвижного состава и СПС при техническом обслуживании локомотивными бригадами или бригадами СПС, комплексными и специализированными бригадами в пунктах технического обслуживания, в грузовых и пассажирских депо, на заводах и в ремонтных базах, путевых машинных станциях и депо для специальных подвижных составов, оснащенных современными диагностическими средствами</p>		
37.	<p>Не оборудование пассажирских локомотивов устройствами управления электропневматического торможение, отбора мощности для высоковольтного отопления. Не оборудование</p>		

	<p>локомотивов грузовых поездов устройством, приборами для контроля плотности тормозной магистрали</p>		
38.	<p>Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста</p>		
39.	<p>Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом зеркалами заднего вида или другими аналогичными устройствами</p>		
40.	<p>Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом автоматической пожарной сигнализацией и системой пожаротушения</p>		
41.	<p>Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом блокировкой тормоза</p>		
42.	<p>Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом системой автоведения</p>		
43.	<p>Не оборудование моторвагонного подвижного состава сигнализацией контроля</p>		



	закрытия дверей и связью "пассажир – машинист"		
44.	Запрещение выдачи локомотивов и моторвагонного подвижного состава, выработавшие установленный срок службы под грузовые и пассажирские поезда		
45.	Пломбирование установленных на локомотивах и моторвагонном подвижном составе манометров, предохранительных клапанов, а также аппараты и приборы, регистрирующие расход электроэнергии и топлива		
46.	Отсутствие предохранительных устройств всех частей рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых вызывает выход из габарита или падение на путь		
47.	Постоянное содержание в работоспособном и активном состоянии технических и программных средств и обеспечивать требуемую надежность и достоверность		
48.	Назначение нового срока службы как после проведения КР, так и после технического обслуживания усиленного объема ТОУ-8, технического обслуживания ТО-8, модернизации, переоборудования для работы с путевыми машинами и механизмами, а также переоборудования в		

	подвижной состав, не участвующий в перевозках пассажиров		
49.	Принятие после проведения ремонтных работ нового назначенного срока службы ТПС согласно нормативам назначенных новых сроков службы ТПС, прошедших КР, ТОУ-8, ТО-8 или модернизацию		
50.	Отсутствие на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и СПС следующих надписей: конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов		

Должностное (ые) лицо (а) \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))  
Руководитель субъекта контроля \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Приложение 7  
к совместному приказу  
Приложение 4-6  
к совместному приказу  
исполняющего обязанности  
Министра по инвестициям  
и развитию  
Республики Казахстан  
от 14 декабря 2015 года № 1205  
и Министра национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 29 декабря 2015 года № 823

## Проверочный лист в области железнодорожного транспорта

в соответствии со статьей 138 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан

в отношении операторов вагонов (контейнеров)

(наименование однородной группы субъектов (объектов) контроля)

Государственный орган, назначивший проверку/профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Акт о назначении проверки/профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_ (№, дата)

Наименование субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(Индивидуальный идентификационный номер), бизнес-идентификационный номер субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Адрес места нахождения \_\_\_\_\_

№	Перечень требований	Соответствует требованиям	Не соответствует требованиям
1	2	3	4
1.	Отсутствие государственной регистрации подвижного состава		
2.	Несвоевременное прохождение подвижного состава и специального подвижного состава планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания		
3.	Не соблюдение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава		
4.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава наименования владельца		

	железнодорожного подвижного состава		
5.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава номера, таблички завода-изготовителя с указанием даты и места постройки		
6.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава идентификационного номера и приемочного клейма на составных частях		
7.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава даты и места производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов)		
8.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава массы тары (кроме локомотивов)		
9.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном подвижном составе - конструкционной скорости, серии и бортового номера, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов		

10.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава на пассажирских вагонах, моторвагонном железнодорожном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно - число мест		
11.	Отсутствие на каждой единице железнодорожного подвижного состава на грузовых, почтовых, багажных вагонах - грузоподъемность		
12.	Несвоевременное прохождение подвижного состава и С П С планово-предупредительных видов ремонта, технического и сервисного обслуживания		
13.	Отсутствие технического паспорта завода-изготовителя на каждую единицу локомотива, вагона, моторвагонного подвижного состава и специального подвижного состава		
14.	Необеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности		
	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого		

15.	железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при условии соблюдения требований эксплуатационной документации		
16.	Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию обеспечивают безопасное и плавное движение поездов		
17.	Отсутствие на каждой колесной паре на оси четкого знака о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании		
18.	Не информирование уполномоченного органа и его территориальные подразделения, участниками перевозочного процесса и вспомогательными службами железнодорожного транспорта о нарушениях безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях		
19.	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики		
	Не обеспечение владельцами железнодорожного подвижного состава и		

20.	работниками железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие исправного технического состояния, технического обслуживания, ремонта и соблюдения установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава		
21.	Отсутствие в части грузовых вагонов переходных площадок со стоп-краном и ручным тормозом согласно конструкции		
22.	Не проведение технического обслуживания и ремонта вагонов		

Должностное (ые) лицо (а) \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))  
Руководитель субъекта контроля \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Приложение 8  
к совместному приказу  
Приложение 4-7  
к совместному приказу  
исполняющего обязанности  
Министра по инвестициям  
и развитию  
Республики Казахстан  
от 14 декабря 2015 года № 1205  
и Министра национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 29 декабря 2015 года № 823

### **Проверочный лист в области железнодорожного транспорта**

в соответствии со статьей 138 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан  
в отношении городского рельсового транспорта (метрополитен)

наименование однородной группы субъектов (объектов) контроля Государственный орган, назначивший проверку/профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Акт о назначении проверки/профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(№, дата)

Наименование субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(Индивидуальный идентификационный номер), бизнес-идентификационный номер субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Адрес места нахождения \_\_\_\_\_

№ пп	Перечень требований	Соответствует требованиям	Не требованиям соответствует
1	2	3	4
1.	Отсутствие государственной регистрации подвижного состава		
2.	Эксплуатация электроподвижного состава, имеющий неисправность пневматических, электрических, стояночных или ручных тормозов		
3.	Эксплуатация электроподвижного состава, имеющий неисправность автосцепных устройств		
4.	Эксплуатация электроподвижного состава, имеющий неисправность сигнальных приборов, скоростемера		
5.	Эксплуатация электроподвижного состава, имеющий неисправность автостопного устройства		
	Эксплуатация электроподвижного состава, имеющий		



6.	неисправность устройств поездной радиосвязи, громкоговорящего оповещения, экстренной с в я з и " " пассажир-машинист"		
7.	Эксплуатация электроподвижного состава с трещиной или изломом в раме тележки и других деталях подвагонного оборудования, с отсутствием пломб на приборах безопасности, а также имевший сход с рельсов или столкновение, до осмотра и признания его годным к эксплуатации		
8.	Не оснащение электропоезда противопожарными средствами, набором инструментов и другим необходимым снаряжением		
9.	Оставление машинистом в рабочем состоянии электроподвижного состава без наблюдения работника, знающего правила его обслуживания и умеющего его остановить		
10.	Не оборудование каждой кабина машиниста электроподвижного состава краном или кнопкой для экстренного торможения, а в противоположной части вагона - стоп-краном с укороченной штангой и рукояткой за спинкой сиденья		
11.	Не установление в вагоне без кабины машиниста стоп-крана в обеих торцевых частях вагона за спинками сидений		

12.	Не оборудование стоп-кранами специальный подвижной состав, предназначенный для транспортировки локомотивами		
13.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии трещины или электроподжога в любой части оси колесной пары		
14.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии равномерного проката по кругу катания для подрезиненных колесных пар более 3 мм. , для цельнокатаных колесных пар более 5 мм. , а также с разницей проката колес одной колесной пары более 2 мм.		
15.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии неравномерного проката колес по кругу катания для колесных пар установленными срывными клапанами - более 0,5 мм., для остальных колесных пар - более 0,7 мм.		
16.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии толщины гребня - более 33 мм. или менее 25 мм. при измерении на расстоянии 18 мм. от вершины гребня		
17.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии вертикального подреза гребня на высоте более 18 мм. измеряемый специальным шаблоном и остроконечный накат гребня		
18.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии ползуна ( выбоина) по поверхности		

	катания глубиной более 0,3 мм.		
19.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии трещины или расслоения в любом элементе, откол или раковина в бандаже, а также сетка трещин на поверхности катания		
20.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии ослабления посадки бандаж или его запорного кольца, сдвиг ступицы колеса или зубчатого колеса		
21.	Выпуск в эксплуатацию подвижного состава при наличии выкрашивания на поверхности катания колеса площадью более 200 мм., глубиной более 1 мм.		
22.	Отсутствие акта проверок состояния путей и тоннелей вагоном-путеизмерителем или путеизмерительной тележкой - не реже одного раза в месяц		
23.	Отсутствие акта проверок состояния путей и тоннелей габаритным вагоном или габаритной рамой для проверки габаритов приближения оборудования - не реже одного раза в год		
24.	Отсутствие акта проверок состояния путей и тоннелей сплошным нивелированием при эксплуатации тоннелей сроком до 5 лет — не реже одного раза в год		
	Отсутствие акта проверок состояния путей и тоннелей сплошным		

25.	нивелированием при эксплуатации тоннелей сроком от 5 до 10 лет — не реже одного раза в три года		
26.	Отсутствие акта проверок состояния путей и тоннелей сплошным нивелированием при эксплуатации тоннелей сроком более 10 лет — не реже одного раза в пять лет		
27.	Отсутствие схематических планов станций, продольных профилей и планов главных и станционных путей, в которые своевременно вносятся все изменения		
28.	Соединение рельс в тоннелях, на наземных участках и на парковых путях электродепо с металлическими конструкциями, оборудованием, трубопроводами и оболочками кабелей, путевым бетоном и балластом (на парковых путях электродепо разрешается выполнять заземление устройств на тяговую нитку однопутных рельсовых цепей). Допустимый зазор между ними - не менее 30 мм.		
29.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущена неисправность разъединение стрелочных острьков		
	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущена неисправность		

30.	отставание остряка от рамного рельса на 4 мм. и более, измеряемое у остряка против первой соединительной тяги		
31.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущена неисправность выкрашивание остряка от остря до первой соединительной тяги глубиной более 3 мм., при котором создается опасность набегания гребня и во всех случаях выкрашивание длиной на главных и станционных путях (кроме парковых и прочих) - 200 мм. и более		
32.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущена неисправность выкрашивание остряка от остря до первой соединительной тяги глубиной более 3 мм., при котором создается опасность набегания гребня и во всех случаях выкрашивание длиной на парковых и прочих станционных путях - 400 мм. и более		
33.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущена понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм. и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм. и более		
	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в		

34.	которых допущена неисправность излом остряка или рамного рельса		
35.	Отсутствие отбойных брусьев перед остряками при противошерстном движении поездов (составов) на главных путях и путях для оборота и отстоя электроподвижного состава		
36.	Не обеспечение автоматизированной системы управления движением поездов невозможность автоматического приведения в движение поезда при запрещающем показании выходного светофора (светофоров автоблокировки) и не закрытие дверей вагонов, а при обороте состава — при запрещающем показании маневрового светофора или светофоров полуавтоматического действия		
37.	Отсутствие первого технического обслуживания метрополитена – при пробеге 2000 км. ( $\pm 200$ км.)		
38.	Отсутствие второго технического обслуживания метрополитена – каждые 25000 км. ( $\pm 2500$ км.)		
39.	Отсутствие проведения первого капитального ремонта – при достижении пробега 960 000 км. ( $\pm 96000$ км.) или 10 лет эксплуатации		
	Отсутствие проведения второго капитального ремонта - при		

40.	достижении пробега 1 920 000 км. (+- 192 000 км.) или 20 лет эксплуатации		
41.	Отсутствие проведения текущего ремонта – при пробеге 100 000 км. (+- 10 000 км.)		
42.	Отсутствие проведения среднего ремонта – при пробеге 480 000 км. (+-48 000 км.)		
43.	Отсутствие на каждой единице подвижного состава следующих отличительных знаков и надписей: номер, табличка завода изготовителя, вес тары, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров и контрольных приборов		
44.	Отсутствие на каждой единице подвижного состава технического паспорта, содержащий технические и эксплуатационные характеристики		
45.	Не оборудование электропоездов скоростемерами, бортовыми устройствами контроля и безопасности подвижного состава для управления поездом при системе автоматического ведения составов, диагностики и регистрации работоспособности подвижного состава, поездной радиосвязью и техническими средствами информации пассажиров, а также оборудование их устройствами автоматизированного управления движением поездов		

46.	Отсутствие в пассажирском помещении вагона установленных кранов отключения электропневматического управления дверями для возможности открытия их вручную		
47.	Не оснащение электрического оборудования вагонов защитной аппаратурой от перегрузки, токов короткого замыкания и перегрева		
48.	Осуществление к выпуску в эксплуатацию и допуск к следованию в поездах подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения		
49.	В ы п у с к электроподвижного состава на линию без технического осмотра (ремонта)		
50.	Отсутствие освидетельствования или ревизии устройств электрической защиты, воздушных резервуаров, манометров, и пневматических приборов на электроподвижном составе		
51.	Допущение обслуживания электропоезда не локомотивной бригадой при отсутствии на поезде устройств АТР/АТО, при неисправности поездных устройств АТР/АТО, при управлении поездом не из головной кабины		
	Осуществление маневровых передвижений на		



52.	станционных путях при управлении не из головной кабины не локомотивной бригадой		
53.	Отсутствие осмотра, обкатки на линии или путях, предназначенных для обкатки, и осуществления приема приемщиком электроподвижного состава вагонов, вышедших из капитального, среднего или подъемочного ремонта		
54.	Эксплуатация подвижного состава без автоматических пневматических тормозов (автотормоза)		
55.	Не оборудование электрическими тормозами электроподвижной состав, предназначенный для перевозки пассажиров и грузов, кроме автоматических пневматических тормозов. При этом каждая ось вагона тормозная		
56.	Не обеспечение авторежимным устройством автоматических пневматических и электрических тормозов электроподвижного состава		
57.	Не обеспечение предохранительными устройствами узлов и деталей вагонов		
58.	Отсутствие периодических проверок на соответствие расчетным тормозным путям фактических		

	тормозных путей локомотивов с учетом массы прицепного веса		
59.	Эксплуатация подвижного состава с неисправной автосцепкой		
60.	Отсутствие на каждой оси колесной пары четко поставленные в установленных местах знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клеймо о приемке ее при формировании. Отсутствие осмотра под подвижным составом, обыкновенного и полного освидетельствования		
61.	Эксплуатация ненагруженной колесной пары при расстоянии между внутренними гранями 1440 мм. с недопустимыми отклонениями (отклонения допускаются в сторону увеличения или уменьшения не более 3 мм, а для вновь изготавливаемых колесных пар отклонения допускаются: в сторону увеличения - 1 мм, в сторону уменьшения - 3 мм. Уменьшение расстояния между внутренними гранями колес в нижней точке у нагруженной колесной пары допускается не более 2 мм. от размера)		
62.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 м. и более не менее: на главных путях в двухпутных тоннелях без промежуточных опор – 3400 мм.		

63.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 м. и более не менее: на мостах и эстакадах - 3700 мм.		
64.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 м. и более не менее: на главных путях наземных участков, в местах укладки перекрестных съездов и на путях для оборота подвижного состава – 4000 мм.		
65.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 м. и более не менее: на парковых путях – 4200 мм.		
66.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 м.в и более не менее: на деповских путях – 4500 мм.		
67.	Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на прямых участках, а также на кривых радиусом 500 м. и более не менее: на парковых путях, предназначенных для обращения подвижного состава – 4800 мм.		
68.	Не размещение в пределах установленного габарита погрузки находящийся на открытом подвижном составе груз (с учетом упаковки и крепления)		

69.	Не оборудование земляного полотна на наземных участках, а также на парковых путях водоотводными, противодеформационными и укрепительными устройствами, обеспечивающими содержание земляного полотна в устойчивом состоянии		
70.	Допущение эксплуатации при ширине колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути 1520 мм.		
71.	Допущение эксплуатации при ширине колеи на всех кривых участках пути при радиусе: 1200 м . и более – 1520 мм.; от 1199 до 600 – 1524 мм.; от 599 до 400 – 1530 мм.; от 399 до 125 – 1535 мм.; от 124 до 100 – 1540 мм.; 99 м. и менее – 1544 мм.		
72.	Допущение эксплуатации ширины колеи с превышение по сужению – 4 мм., по уширению +8 мм., а на парковых путях по сужению – 4 мм., по уширению +10 мм.		
73.	Несоответствие ширины колеи менее 1512 мм. и более 1548 мм.		
74.	Не установление верх головок рельсов на прямых участках пути в содержании одной рельсовой нити не более чем на 6 мм. выше другой		
75.	Возвышение наружной рельсовой нити свыше 120 мм.		
76.	Отклонение в уровне расположения рельсовых		

	нитей от установленных норм на кривых участках пути более 4 мм.		
77.	Не оборудование элементами шумопоглощения и виброзащиты в конструкциях пути, путевых стен, в подплатформенных пространствах, венткиосках и других сооружениях на строящихся линиях		
78.	Отсутствие на рельсах, уложенных на деповских путях электрического изолирования от конструкций сооружений и заземленных устройств		
79.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущен излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса)		
80.	Эксплуатация стрелочных переводов и глухих пересечений, в которых допущен разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше		
81.	Не оборудование стрелок приспособлениями для возможности запираения их навесными замками		
82.	Не обеспечение хранения в запломбированном ящике в помещении дежурного работника службы движения курбелей от электроприводов централизованных стрелок		
83.	Возвышение рабочей поверхности контактного рельса над уровнем головок ходовых рельсов 160 мм., с отклонениями		

	более 6 мм. в сторону увеличения или уменьшения		
84.	Расстояние от оси контактного рельса до внутренней грани головки ближайшего ходового рельса 690 мм. с отклонениями более 8 мм. в сторону увеличения или уменьшения		
85.	Отсутствие электрически изолирования контактного рельса от ходовых рельсов и конструкций тоннеля, а также защиты коробом из трудновоспламеняемого материала		
86.	Отсутствие разделения контактного рельса на отдельные изолированные секции (фидерные зоны) не перекрываемыми воздушными промежутками длиной не менее 14 м. между концами металлических частей отводов. По главным путям на подходах к станциям – на расстоянии не более 50 м. от начала пассажирской платформы		
87.	Оборудование мест расположения стрелочных переводов, перекрестных съездов и металлоконструкций перекрываемыми воздушными промежутками контактного рельса длиной более 10 м.		
88.	Отсутствие установления на главных путях перегонов (в тоннеле) сигнальные и путевые знаки с правой стороны по направлению		

	движения поездов, следующих в правильном направлении		
89.	Не установление предельных реек у стрелочных переводов и в других местах соединения путей в тоннелях, а на наземных путях – предельных столбиков		
90.	Выход подвижного состава с путей, на которых установлены устройства путевого заграждения (сбрасывающие башмаки или стрелки) в заграждающем положении		
91.	Отсутствие указателей путевого заграждения устройств, а также поворотных брусьев и тупиковых упор		
92.	Наличие помещения в специальных выработках станционных и перегонных тоннелей, а на наземных и парковых путях – путевые здания, для работников, обслуживающих пути и сооружения, а также для хранения механизмов, оборудования, инвентаря и инструмента		
93.	Обеспечение устройствами микропроцессорной централизации взаимного замыкания стрелок и сигналов, контроля взреза стрелки с одновременным закрытием светофора, ограждающего данный маршрут; контроля занятости путей и стрелок на аппарате управления		

94.	Обеспечение исключения возможности открытия светофора противоположного направления на пути перегона (соединительной ветви), примыкающего к станции с микропроцессорной централизацией стрелок и сигналов и оборудованного для двухстороннего движения, после открытия светофора одного направления		
95.	Установление электроприводов и замыкателей централизованных стрелок: с обеспечением при крайних положениях стрелки плотное прилегание прижатого острия к рамному рельсу ; не допущением замыкания стрелки при зазоре между прижатым острием и рамным рельсом 4 мм. и более; отвода другого острия от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.		
96.	Не оборудование централизованных стрелок электроприводами неврезного типа		
97.	Открытие пригласительных сигналов на светофорах полуавтоматического действия для передвижения на главный путь в неправильном направлении, и если входящие в маршрут стрелки не имеют контроля положения		



98.	Оборудование линий метрополитена диспетчерской централизацией, автоматизированной системой управления движением поездов, устройствами автоматического бесконтактного выявления перегрева букс, контроля габарита подвагонного оборудования подвижного состава		
99.	Допущение движения состава задним ходом более двух метров на станционном участке пути, движения задним ходом более восьми метров на перегонном участке пути, самопроизвольного отката состава, движения состава с открытыми входными дверями при эксплуатации системы автоматического ведения составов		
100.	Установление техническо-распорядительным актом порядка использования технических средств станции		
101.	Не проведение периодического обязательного медицинского осмотра, а также предсменного (предрейсового) и послесменного (послерейсового) обязательного медицинского осмотра машинистов монорельсового транспорта, метрополитена, водителей трамвая службы движения и работников,		

	непосредственно связанных с движением городского рельсового транспорта		
102.	Содержание в исправном состоянии и эффективное использование средств дефектоскопии и систем диагностики		
103.	Обеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ		
104.	Соблюдение технологии ремонта и содержания подвижного состава, путей, тоннельных сооружений, устройств автоматики, сигнализации и связи, электроснабжения, электромеханических устройств и технических средств		
105.	Не своевременное информирование уполномоченных органов и организации городского рельсового транспорта о возникновении аварий или аварийных ситуациях, угрожающих безопасности движения		
106.	Не проведение периодических проверок исправного состояния рельсов, стрелочных переводов, перекрестных съездов и путей оборота и отстоя подвижного состава, с эффективным использованием средств дефектоскопии и систем диагностики на соответствие условиям безопасности движения		

107.	Не обеспечение первыми руководителями транспортных предприятий городского рельсового транспорта полноты ведения первичного учета и правильной классификации случаев нарушений безопасности		
108.	Не предоставление транспортными предприятиями городского рельсового транспорта информации о нарушениях безопасности движения на путях метрополитена в уполномоченный орган и его территориальные подразделения		

Должностное (ые) лицо (а) \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))  
Руководитель субъекта контроля \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Приложение 9  
к совместному приказу  
Приложение 4-8  
к совместному приказу  
исполняющего обязанности  
Министра по инвестициям  
и развитию  
Республики Казахстан  
от 14 декабря 2015 года № 1205  
и Министра национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 29 декабря 2015 года № 823

**Проверочный лист в области железнодорожного транспорта  
в соответствии со статьей 138 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан**

в отношении городского рельсового транспорта (трамвай)  
(наименование однородной группы субъектов (объектов) контроля)  
Государственный орган, назначивший проверку/профилактического контроля

с посещением субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Акт о назначении проверки/профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(№, дата)

Наименование субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

(Индивидуальный идентификационный номер), бизнес-идентификационный номер субъекта (объекта) контроля \_\_\_\_\_

Адрес места нахождения \_\_\_\_\_

№ пп	Перечень требований	Соответствует требованиям	Не соответствует требованиям
1	2	3	4
1.	Не проведение технического обслуживания и ремонта трамвайных вагонов		
2.	Отсутствие на каждой конечной станции маршрута технико-распорядительного акта, определяющий границы конечной станции, порядок движения, расстановки трамваев и производства маневровых работ		
3.	Возвышение межрельсового настила над верхом головки рельсов более 30 мм., а глубина неровностей в покрытии настила не более 40 мм.		
4.	Возвышение дорожного покрытия и сооружений, находящиеся в зоне полосы рельсовых путей, более чем на 30 мм. над головкой неизношенного рельса		
	Превышение величины углов излома контактных проводов (в плане) на криволинейных участках допустимого угла излома, установленного		

5.	техническими условиями для соответствующей арматуры и фиксирующих устройств (зажимов, фиксаторов, обратных фиксаторов, держателей кривой)		
6.	Превышение расчетной (средней) плотности тока в медных контактных проводах при нормальном режиме работы электроснабжения в летнее время свыше 5 А/мм <sup>2</sup> , в вынужденном режиме - 6,8 А/мм <sup>2</sup> .		
7.	Падение напряжения токоприемников подвижного состава в нормальном режиме при расчетной частоте движения любой точке линии свыше 90 В, в вынужденном 170 В.		
8.	Отсутствие структурной схем кабельной линии на каждую кабельную линию		
9.	Отсутствие исполнительных чертежей трассы в масштабе 1:200 или 1:500 на каждую кабельную линию		
10.	Отсутствие кабельного журнала на кабельные линии 10 (6) кВ и 0,4 кВ, 600 В на каждую кабельную линию		
11.	Отсутствие актов на "скрытые" работы на каждую кабельную линию		
12.	Отсутствие актов на состояние концевых заделок кабелей на барабанах и, по необходимости, протоколы вскрытия и		

	осмотра образцов на каждую кабельную линию		
13.	Отсутствие протоколов заводских испытаний кабелей на каждую кабельную линию		
14.	Отсутствие протоколов испытания кабелей после прокладки и монтажа перед постановкой под напряжение на каждую кабельную линию		
15.	Отсутствие протоколов подогрева кабелей на барабане перед раскаткой по трассе и прокладке при температуре воздуха ниже минус 5°C на каждую кабельную линию		
16.	Отсутствие журнала изменений трассы с перечнем производственных работ, пояснением причин, привязкой на местности и указанием даты и органа, согласовавшего изменения на каждую кабельную линию		
17.	Отклонение от ширины рельсовой колеи по уширению на прямых не более 12 мм.		
18.	Отклонение от ширины рельсовой колеи по уширению на кривых (с учетом бокового) не более 18 мм.		
19.	Отклонение от ширины рельсовой колеи по сужению на прямых не более 4 мм.		
20.	Отклонение от ширины рельсовой колеи на кривых не более 2 мм.		
21.	Отклонение от ширины рельсовой колеи при		

	ремонте и строительстве путей по уширению не более 3 мм.		
22.	Отклонение от ширины рельсовой колеи при ремонте и строительстве путей по сужению не более 2 мм.		
23.	Отклонение от ширины рельсовой колеи при использовании старогодных рельсов возможны отклонения от норм по уширению не более 5 мм.		
24.	Отклонение от ширины рельсовой колеи при использовании старогодных рельсов возможны отклонения от норм по сужению не более 2 мм.		
25.	Пересечения в одном уровне трамвайных линий с железнодорожными дорогами общей сети, внешними подъездными путями и с электрифицированными внутренними подъездными путями организаций		
26.	Подвешивание контактного провода над уровнем головок рельсов под пролетными строениями путепровода менее 4,4 м., под существующим путепроводами допущение уменьшение до 4,2 м., в тоннелях - не менее 3,9 м.		
27.	Эксплуатация рельс с износом, превышающим нормы		
	Эксплуатация деревянных шпал с механическим износом глубиной свыше 20 мм., с продольной трещиной,		

28.	доходящей до подошвы рельса, со значительным загниванием под подошвой рельсов, а также железобетонные шпалы со сквозными трещинами или разрушением бетона в зоне закладных деталей		
29.	Трещины или изломы пера литых специальных частей		
30.	Износ крепления пяты пера, при котором оно перемещается в вертикальной плоскости более чем на 6 мм. и в горизонтальной более чем на 4 мм. литых специальных частей		
31.	Уступ в накате желоба "глухих" стрелок более 3 мм. литых специальных частей		
32.	Суммарный зазор в элементах стрелочной тяги и замыкателя выше 3 мм. литых специальных частей		
33.	Превышение или понижение пера двухперных стрелок по отношению к рамному рельсу более 4 мм. литых специальных частей		
34.	Превышение пера одноперных стрелок над рамным рельсом более 17 мм. и менее 2 мм. литых специальных частей		
35.	Боковой износ пера свыше 12 мм. литых специальных частей		
36.	Превышение конца пера выше уровня рамного рельса		
37.	Трещины или изломы пера сборных специальных частей		
	Износ крепления пяты пера, при котором оно		



38 .	перемещается в вертикальной плоскости более чем на 7 мм. и в горизонтальной более, чем на 5 мм. сборных специальных частей		
39.	Превышение или понижение пера стрелок по отношению к рамному рельсу более 6 мм. сборных специальных частей		
40.	Боковой износ пера свыше 10 мм. сборных специальных частей		
41.	Ступенчатый износ поверхности катания рамного рельса и пера более 5 мм. сборных специальных частей		
42.	Допущение водителя на линию при отсутствии: удостоверения на право управления трамвайным вагоном, удостоверения на право работы на электроустановках с напряжением до 1000 В, книжки водителя, путевого листа, расписания движения, книги поезда с талоном технического осмотра		
43.	Отсутствие государственной регистрации подвижного состава		
44.	Не проведение периодического обязательного медицинского осмотра, а также предсменного (предрейсового) и послесменного (послерейсового) обязательного медицинского осмотра машинистов монорельсового транспорта, метрополитена, водителей трамвая		

	службы движения и работников, непосредственно связанных с движением городского рельсового транспорта		
45.	Содержание в исправном состоянии и эффективное использование средств дефектоскопии и систем диагностики		
46.	Обеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ		
47.	Соблюдение технологии ремонта и содержания подвижного состава, путей, тоннельных сооружений, устройств автоматики, сигнализации и связи, электроснабжения, электромеханических устройств и технических средств		
48.	Не своевременное информирование уполномоченных органов и организации городского рельсового транспорта о возникновении аварий или аварийных ситуациях, угрожающих безопасности движения		
49.	Не проведение периодических проверок исправного состояния рельсов, стрелочных переводов, перекрестных съездов и путей оборота и отстоя подвижного состава, с эффективным использованием средств дефектоскопии и систем диагностики на соответствие условиям безопасности движения		

50.	Не обеспечение первыми руководителями транспортных предприятий городского рельсового транспорта полноты ведения первичного учета и правильной классификации случаев нарушений безопасности		
51.	Не предоставление транспортными предприятиями городского рельсового транспорта информации о нарушениях безопасности движения на путях метрополитена в уполномоченный орган и его территориальные подразделения		
52.	Отсутствие установленного комплекта эксплуатационной документации новых трамвайных вагонов, вводимые в эксплуатацию		
53.	Наличие на каждом вагоне инвентарного номера, который наносится на переднем, заднем и боковых бортах, а также в пассажирском помещении		
54.	Внесение изменений в конструкцию трамвайных вагонов, влияющие на безопасность движения и пассажиров, без согласования с разработчиком ( заводом-изготовителем) или через проведение приемочных испытаний		
55.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности колесных пар		

56.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности тормозов		
57.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности внешних световых приборов		
58.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности стеклоочистителей и омывателей ветрового стекла		
59.	Эксплуатация на линии вагона, с не затянутой и не зафиксированной гайки крепления продольных балок трамвайной тележки		
60.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности сцепного прибора (автосцепки)		
61.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности карданной передачи		
62.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности редуктора		
63.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности пневматического оборудования (при его наличии)		
64.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности крышевого оборудования		
65.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности электрического оборудования		
66.	Эксплуатация на линии вагона, имеющий неисправности кузова		
	Осуществление записей о ремонтных работах на вагоне в книге поезда с		

67.	подписью мастера, устранение неисправностей по повторной заявке водителя подтверждается подписью лица, уполномоченного приказом по организации рельсовых транспортных средств		
68.	Обеспечение бригады скорой технической помощи транспортными средствами, средствами оперативной связи со старшим (центральным) диспетчером		
69.	Оснащение транспортных средств скорой технической помощи подъемными механизмами, необходимыми инструментами и запасными частями, предохранительными приспособлениями, средствами ограждения и сигнализации		
70.	Буксировка неисправного вагона (поезда) без сопровождения бригадой скорой технической помощи, в случае неисправностей внешних световых приборов и стеклоочистителя во время дождя, снегопада		
71.	Допуск на линию водителя без удостоверения на право управления трамвайным вагоном, удостоверения на право работы на электроустановках с напряжением до 1000 В, книжки водителя, путевого листа, расписания движения, книги поезда с талоном технического осмотра		
	Отсутствие в кабине инструментального		

72.	ящика, диэлектрических перчаток и сигнального жилета оранжевого цвета , хлопчатобумажных рукавиц, в помещении для пассажиров - правил пользования трамваем и схема трамвайных маршрутов		
73.	Движение вагона (поезда ) с не полностью закрытыми дверями пассажирского помещения		
74.	Не соблюдение расстояния между следующими один за другим вагонами ( поездами) не менее 60 м. при скорости движения до 20 км/час, 120 м. при скорости свыше 20 км/ час, 200 м. на подъемах и спусках с уклоном свыше 40 % (40 %)		
75.	Приближение поезда к стоящему впереди поезду на расстояние менее 15 м. на ровном участке и 60 м. на подъемах и спусках более 4 % (40 %)		
76.	Проведение водителем на конечных станциях проверки состояния колесных пар, тормозной системы, сцепных приборов, токоприемников, наличие песка в песочнице, с оповещением диспетчера конечной станции и линейного слесаря и произведением записи в книге поезда об обнаруженных неисправностях или повреждениях		
77.	Обеспечение ведения на каждый вагон книги поезда, и ремонтных формуляров, на тяговые электродвигатели, мотор-компрессор,		

	высоковольтный вспомогательный двигатель, колесные пары		
78.	Обеспечение ведения в каждом депо книги ремонтов для учета технического обслуживания и текущих ремонтов, книги заявок и книги повторных заявок водителей о неисправности вагонов, книги учета замеров основного удельного сопротивления движению вагонов, книги ежемесячного замера износа бандажей колесных пар		
79.	Установление ширины обособленного полотна наземных участков скоростного трамвая, включая полосы, занимаемые защитными ограждениями, озеленением и опорами контактной сети менее 10 м.		
80.	Превышение продольного уклона путей эксплуатируемых линий %: 90 - при движении четырехосных одновагонных либо двухвагонных поездов по системе многих единиц, составленных из четырехосных вагонов; 80 - при движении двухвагонных поездов (моторного и прицепного) либо трехвагонных поездов по системе многих единиц; 60 - при движении трехвагонных (моторного и двух прицепных) или одновагонных поездов из сочлененных шестиосных вагонов		

81.	Превышение продольного уклона путей, предназначенных для отстоя трамвайных вагонов на территории депо, ремонтных мастерских (заводов), на конечных станциях 2,5 ‰		
82.	Размещение электросетей, электропроводов, дорожных знаков и оборудования, не относящихся к системе электроснабжения подвижного состава, на гибких несущих и фиксирующих поперечинах и кронштейнах контактной сети		
83.	Возвышение контактных проводов над уровнем головки рельса в точках подвешивания с недопустимыми отклонениями		
84.	Допущение зигзага контактного провода с превышением отклонений установленной величины		
85.	Не обеспечение расстояния между осями смежных трамвайных путей на прямых участках при боковом размещении опор контактной сети 3200 мм., при установке опор контактной сети в междупутье 3700 мм., если опоры контактной сети имеют ширину 350 мм и менее, допускается уменьшить ширину междупутья до 3550 мм.		
	Не обеспечение расстояние между кузовом вагона и гранью опоры, находящейся в междупутье, измеренное на высоте рамы вагона,		



86.	<p>поддерживается на расстоянии не менее 300 мм. (чему соответствует расстояние от рабочего канта рельса до грани опоры, равное 838 мм.). При отсутствии опор в междупутье, в виде исключения, допускается увеличивать расстояние между осями путей с 3200 до 3768 мм. или уменьшать до 3148 мм.</p>		
87.	<p>Не обеспечение расстояния между осями смежных путей на кривых участках трамвайной линии установленного для четырехосного подвижного состава</p>		
88.	<p>Не соблюдение величины не менее 600 мм. зазора безопасности между любой точкой кузова трамвайного вагона и кузовом встречного вагона.</p> <p>В начале и конце кривых радиусом менее 75 м. и в трамвайных узлах величину зазора безопасности допускается уменьшать до 300 мм. на протяжении не свыше 20 м.</p>		
89.	<p>Расположение подземных инженерных сетей следует располагать вне пределов земляного полотна трамвайного пути на расстоянии не менее 2 м. от бровки откоса выемки или подошвы насыпи. В нулевых отметках горизонтальные расстояния в свету от оси пути до подземных сетей размещаются не менее</p>		

	2,8 м., а для газопроводов с давлением свыше 3 МПа - не менее 3,8 м.		
90.	Соблюдение границы трамвайного полотна на совмещенном и обособленном полотне независимо от ширины междупутья, на расстоянии 0,7 м. от внешнего рельса с каждой стороны		
91.	Допущение перекоса пути (отклонений в разные стороны двух рельсовых нитей от установленной нормы на коротком протяжении) более 10 мм., если середины просядок каждой нити находится друг от друга не ближе 10 м. В пределах вставок между обратными кривыми, а также между смежными стрелочными переводами перекосы не допускаются		
92.	Обеспечение на трамвайных линиях на совмещенном полотне (с дорожным покрытием) всех стыков рельсов сварными		
93.	Для трамвайного пути, расположенного на обособленном полотне или на собственном полотне, при высоте насыпи более 2,0 м. с наружной стороны пути необходимо на расстоянии 200-300 мм. от "ходового" рельса укладывать охранный рельс, верх которого устанавливается или в одном уровне или на 5 мм. ниже головки "рабочего" рельса. Установка охранный рельса также производится: на кривых		

	участках пути (независимо от радиуса) с уклоном более 5%; на кривых участках радиусом менее 200,0 м.		
94.	Приваривание гибкого медного провода или медной пластины общей площадью сечения не менее 70 мм <sup>2</sup> . с поверхностью контакта в местах приварки не менее 500 мм <sup>2</sup> . Превышение электрического сопротивления сборного стыка сопротивлению целого рельса длиной 2,5 м.		
95.	Несоблюдение расстояния установления электрических межрельсовых соединений в следующих местах: путевые - через 150 м. между обеими рельсовыми нитями; междупутные - через 300 м. между всеми рельсовыми нитями путей данной линии; обходные - по обе стороны стрелок и крестовин		
96.	Отсутствие снабжения всех стрелок замыкателями		
97.	Пересечение в одном уровне трамвайных линий с железнодорожными дорогами общей сети, внешними подъездными путями и с электрифицированными внутренними подъездными путями		
98.	Эксплуатация рельс с износом, превышающим нормы		
	Ограждение мест производства путевых		

99.	работ, а также освещение их в темное время суток		
100.	Содержание и техническое обслуживание путевого хозяйства на мостах, путепроводах, эстакадах и других искусственных сооружений в соответствии с инструкцией по техническому содержанию трамвайных путей		
101.	Регулярное смазывание рельс на кривых радиусом 200 м. на всех эксплуатируемых участках, за исключением кривых перед остановочными пунктами на длину тормозного пути		
102.	Не проведение ежедневного технического обслуживания трамвая – ежедневно до выпуска трамвая		
103.	Не проведение первого технического обслуживания трамвая и легкорельсового транспорта – один раз в 7-9 суток в дневное время		
104.	Не проведение второго технического обслуживания трамвая – через каждые 6-8 тыс. км.		
105.	Не проведение сезонного технического обслуживания трамвая – два раза в год согласно графику, установленному транспортным предприятием		
106.	Не проведение текущего ремонта при достижении пробега 70-100 тыс. км.		
107.	Не проведение капитального ремонта		

	при достижении пробега не более 300 тыс. км.		
108.	Не проведение капитально-восстановите льного ремонта		

Должностное (ые) лицо (а) \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))

Руководитель субъекта контроля \_\_\_\_\_  
(должность, подпись)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество (при его наличии))