

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 Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 июня 2016 № 519 и Министра национальной экономики Республики Казахстан от 4 июля 2016 года № 312. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 4 августа 2016 года № 14068

В соответствии с пунктом 2 статьи 50 Закона Республики Казахстан от 6 апреля 2016 года «О правовых актах» **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» (Зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 12769, опубликованный 10 февраля 2016 года в информационно-правовой системе «Эділет») следующие изменения:

критерии оценки степени риска в области железнодорожного транспорта, утвержденные указанным приказом, изложить в новой редакции согласно приложению 1 к настоящему совместному приказу;
проверочный лист в сфере государственного контроля в области железнодорожного транспорта, утвержденный указанным приказом, изложить в новой редакции согласно приложению 2 к настоящему совместному приказу.

2. Комитету транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (Асавбаев А.А.) обеспечить:

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

2) направление копии настоящего совместного приказа в печатном и электронном видах на официальное опубликование в периодические печатные издания и информационно-правовую систему «Эділет» в течение десяти календарных дней после его государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Казахстан, а также в Республиканский центр правовой информации в течение пяти рабочих дней со

дня получения зарегистрированного совместного приказа для включения в эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) размещение настоящего совместного приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан;

4) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего совместного приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, предусмотренных подпунктами 1), 2) и 3) настоящего пункта.

3. Контроль за исполнением настоящего совместного приказа возложить на курирующего вице-министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

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

Министр

Министр

по инвестициям и развитию

национальной экономики

Республики Казахстан

Республики Казахстан

_____ Ж. Касымбек

_____ К. Бишимбаев

« С О Г Л А С О В А Н »

Председатель Комитета по правовой
статистике и специальным учетам
Генеральной прокуратуры
Республики Казахстан

С. Айтпаева

« » _____ 2016 года

П р и л о ж е н и е 1
к совместному приказу

Министра по инвестициям и развитию
Республики Казахстан

от 23 июня 2016 года № 319

и Министра национальной экономики
Республики Казахстан

от 4 июля 2016 года № 312

П р и л о ж е н и е 2
к совместному приказу,
исполняющего обязанности

Министра по инвестициям и развитию
Республики Казахстан

от 14 декабря 2015 года № 1205

Критерии оценки степени риска в области железнодорожного транспорта

1. Общие положения

1. Настоящие критерии оценки степени риска в сфере железнодорожного транспорта (далее – критерии) разработаны в соответствии с пунктом 3 статьи 141, пунктом 1 статьи 143 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан от 29 октября 2015 года.

2. В критериях используются следующие основные понятия:

1) значительное нарушение – нарушение требований нормативных правовых актов к разрешительным документам и лицензии, а также по оказанию услуг населению в пассажирских поездах и на железнодорожных вокзалах;

2) незначительное нарушение – нарушение требований нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта, которое не влияет на безопасность движения на железнодорожном транспорте, не угрожает жизни и здоровью человека, окружающей среде, но носят обязательный характер;

3) грубое нарушение – нарушение требований нормативных правовых актов при осуществлении перевозки пассажиров, багажа, грузов, гужобагажа и почтовых отправлений железнодорожным транспортом, эксплуатации, содержании железнодорожного подвижного состава, магистральной железнодорожной сети и объектов транспортной инфраструктуры, которое угрожает жизни и здоровью человека, окружающей среде и безопасности движения на железнодорожном транспорте. Происшествия (крушения, аварий, столкновения, сходы подвижного состава) на магистральных, станционных, подъездных путях и железнодорожных путях не включенных в магистральную железнодорожную сеть;

4) риск – вероятность причинения вреда в результате деятельности проверяемого субъекта жизни или здоровью человека, окружающей среде, законным интересам физических и юридических лиц, имущественным интересам государства с учетом степени тяжести его последствий;

5) критерии оценки степени риска – совокупность количественных и качественных показателей, связанных с непосредственной деятельностью проверяемого субъекта, особенностями отраслевого развития и факторами, влияющими на это развитие, позволяющих отнести проверяемых субъектов к различным степеням риска;

6) объективные критерии оценки степени риска (далее – объективные критерии) –

критерии оценки степени риска, используемые для отбора проверяемых субъектов (объектов) в зависимости от степени риска в определенной сфере деятельности и не зависящие непосредственно от отдельного проверяемого субъекта;

7) субъективные критерии оценки степени риска (далее – субъективные критерии) – критерии оценки степени риска, используемые для отбора проверяемых субъектов (объектов) в зависимости от результатов деятельности конкретного проверяемого субъекта ;

8) проверяемые субъекты в области железнодорожного транспорта – Национальный оператор инфраструктуры, оператор локомотивной тяги, оператор вагонов (контейнеров), перевозчик, ветвевладелец, вспомогательная служба железнодорожного транспорта, лица, владеющие на праве собственности или иных законных основаниях железнодорожными вокзалами .

3. Настоящие критерии формируются посредством объективных и субъективных критериев.

2. Объективные критерии

4. Первичное отнесение проверяемых субъектов по степеням рисков осуществляется на основе объективных критериев.

5. Определение риска в области железнодорожного транспорта осуществляется в зависимости от вероятности причинения вреда жизни и здоровью человека, законным интересам физических и юридических лиц, окружающей среде, а также от несоблюдения условий безаварийной работы проверяемых субъектов (объектов), содержания в исправности магистральной железнодорожной сети, подвижного состава, железнодорожных путей, сооружений, оборудования, механизмов и приспособлений, устранения последствий аварий .

6. По объективным критериям к высокой степени риска относятся все подконтрольные субъекты (объекты) в области железнодорожного транспорта.

7. В отношении проверяемых субъектов (объектов), отнесенных к высокой степени риска проводятся выборочные, внеплановые проверки и иные формы контроля.

3. Субъективные критерии

8. Определение субъективных критериев осуществляется на основании анализа результатов проверок, информации, сведений, жалоб и обращений от государственных органов, юридических и физических лиц и информации по транспортным происшествиям .

9. Для оценки степени рисков используются следующие источники информации:

- 1) наличие транспортных происшествий по вине проверяемого субъекта (объекта);
- 2) наличие информации, сведений, жалоб и обращений от государственных органов

, юридических и физических лиц о причинении вреда, либо угрозе жизни и здоровью человека, окружающей среде и безопасности движения на железнодорожном транспорте ;

3) результаты предыдущих проверок. При этом степень тяжести нарушений (грубое, значительное, незначительное) устанавливается в случае несоблюдения требований законодательства Республики Казахстан;

4) анализ официальных интернет-ресурсов государственных органов, средств массовой информации ;

5) результаты анализа сведений, предоставляемых уполномоченными органами и организациями .

10. На основании источников информации, указанных в пункте 9 настоящих критериев определяются субъективные критерии оценки степени риска согласно приложению к настоящим критериям, по которым присваиваются показатели степени риска .

11. Показатель степени риска субъективных критериев оценивается по шкале от 0 до 100 .

12. Для оценки степени рисков по результатам предыдущих проверок критерии, предъявляемые к проверяемым субъектам (объектам), подразделены на грубые, значительные и незначительные .

При расчете показателя степени риска определяется удельный вес не выполненных критериев .

При выявлении одного грубого нарушения, проверяемому субъекту приравнивается показатель степени риска 100 и в отношении него проводится выборочная проверка.

В случае если грубых нарушений не выявлено, то для определения показателя степени риска рассчитывается суммарный показатель по нарушениям значительной и незначительной степени .

При определении показателя значительных нарушений применяется коэффициент 0,7 и данный показатель рассчитывается по следующей формуле:

$$\Sigma P_3 = (\Sigma P_2 \times 100 / \Sigma P_1) \times 0,7$$

где :

ΣP_3 – показатель значительных нарушений;

ΣP_1 – общее количество значительных нарушений;

ΣP_2 - количество выявленных значительных нарушений;

При определении показателя незначительных нарушений применяется коэффициент 0,3 и данный показатель рассчитывается по следующей формуле:

$$\Sigma P_H = (\Sigma P_2 \times 100 / \Sigma P_1) \times 0,3$$

где :

ΣP_H – показатель незначительных нарушений;

ΣP_1 – общее количество незначительных нарушений;
 ΣP_2 – количество выявленных незначительных нарушений.

13. Общий показатель степени риска (ΣP) рассчитывается по шкале от 0 до 100 и определяется путем суммирования показателей значительных и незначительных нарушений по следующей формуле:

$$\Sigma P = \Sigma P_3 + \Sigma P_H$$

где:
 ΣP – общий показатель степени риска;
 ΣP_3 – показатель значительных нарушений;
 ΣP_H – показатель незначительных нарушений.

14. По показателям степени риска проверяемый субъект (объект) относится:

- 1) к высокой степени риска – при показателе степени риска от 60 до 100 и в отношении него проводится выборочная проверка;
- 2) не отнесенные к высокой степени риска – при показателе степени риска от 0 до 60 и в отношении него не проводится выборочная проверка.

15. При анализе и оценке степени рисков не применяются данные субъективных критериев, ранее учтенных и использованных в отношении конкретного проверяемого субъекта (объекта).

16. Кратность проведения выборочной проверки не более одного раз в год.

17. Выборочные проверки проводятся на основании списков выборочных проверок, формируемых на квартал по результатам проводимого анализа и оценки, утвержденных первым руководителем регулирующего государственного органа и направляются в уполномоченный орган по правовой статистике и специальным учетам в срок не позднее, чем за пятнадцать календарных дней до начала соответствующего отчетного периода.

18. Списки выборочных проверок составляются с учетом:

- 1) приоритетности проверяемых субъектов (объектов) с наибольшим показателем степени риска по субъективным критериям;
- 2) нагрузки на должностных лиц государственного органа осуществляющих проверки.

П р и л о ж е н и е
к к р и т е р и я м о ц е н к и
с т е п е н и р и с к а в о б л а с т и
ж е л е з н о д о р о ж н о г о т р а н с п о р т а

Субъективные критерии оценки степени риска

Критерии	Степень нарушений
Наличие транспортных происшествий по вине проверяемого субъекта (объекта)	

1	Происшествия, в результате которых допущено столкновение или сход железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях	грубое
2	Происшествия, в результате которых допущено столкновение, сход железнодорожного подвижного состава в грузовых или пассажирских поездах на магистральных, станционных, подъездных путях и железнодорожных путях не включенных в магистральную железнодорожную сеть сопряженные с гибелью и тяжкими телесными повреждениями людей	грубое
3	Происшествия, в результате которых допущено повреждение железнодорожного подвижного состава до состояния, не подлежащего восстановлению	грубое
4	Происшествия, в результате которых допущено повреждение железнодорожного подвижного состава в объеме требующем его отцепку и подачу на ремонт	грубое
Наличие информации, сведений, жалоб и обращений от государственных органов, юридических и физических лиц		
1	Информация, сведения, жалобы и обращения о причинении вреда, либо угрозе жизни и здоровью человека, окружающей среде и безопасности движения на железнодорожном транспорте	грубое
Анализ сведений, предоставляемых уполномоченными органами и организациями, анализ официальных интернет-ресурсов государственных органов, средств массовой информации		
1	Наличие подтвержденной информации о происшествии на железнодорожном транспорте, либо угрозе жизни и здоровью человека, окружающей среде	грубое
Результаты предыдущих проверок (степень тяжести нарушений (грубое, значительное, незначительное) устанавливается в случае несоблюдения требований законодательства Республики Казахстан)		
1) Ветевладелец		
1	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.	значительное
2	Осуществление эксплуатации подъездного пути на основании инструкции о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути, разрабатываемой ветевладельцем и утверждаемой Национальным оператором инфраструктуры в соответствии с правилами перевозок.	незначительное
3	Проведение периодического медицинского осмотра работников, а также предсменное освидетельствование локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов, в соответствии со статьей 155 Кодекса Республики Казахстан от 18 сентября 2009 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области здравоохранения.	грубое
4	Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.	незначительное
5	Обеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ.	незначительное
6	Предоставление информации о допущенных нарушениях безопасности повлекших нарушения безопасности движения на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, участниками перевозочного процесса, вспомогательными службами железнодорожного транспорта, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности в орган государственного транспортного контроля и его территориальные подразделения, в оперативном порядке не позднее суток, а в случаях столкновений, сходов поездов и подвижного состава – не позднее одного часа, с момента происшествия.	незначительное
	Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей:	

7	<p>1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава;</p> <p>2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки;</p> <p>3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях;</p> <p>4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов);</p> <p>5) массу тары (кроме локомотивов).</p> <p>Нанесение следующих надписей:</p> <p>6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном подвижном составе (далее - СПС) - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов;</p> <p>7) 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;</p> <p>8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах - грузоподъемность.</p>	незначительное
8	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики.	незначительное
9	Обеспечение своевременного прохождения подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания.	грубое
10	Проведение комиссионного осмотра тягового подвижного состава, а также пассажирских вагонов, СПС два раза в год (весной и осенью).	значительное
11	Обеспечение оставления 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
12	Оборудование локомотивов и моторвагонного подвижного состава, (специального самоходного подвижного состава) средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемерами с регистрацией установленных показаний, локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации и устройствами безопасности.	грубое
13	<p>Оборудование маневровых локомотивов, обслуживаемых одним машинистом:</p> <p>1) устройствами дистанционной отцепки их от вагонов;</p> <p>2) вторым пультом управления;</p> <p>3) зеркалами заднего вида;</p> <p>4) устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива.</p>	грубое
	<p>Не допущение выпуска локомотивов, моторвагонного и подвижного состава в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:</p> <p>1) неисправность прибора для подачи звукового сигнала;</p> <p>2) неисправность пневматического, электропневматического, ручного тормозов или компрессора;</p> <p>3) неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя;</p> <p>4) неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности;</p> <p>5) неисправность автостопа или устройства проверки бдительности машиниста;</p> <p>6) неисправность скоростемера и его привода, регистрирующего устройства;</p> <p>7) неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи «пассажир - машинист»;</p> <p>8) неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи;</p> <p>9) неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация;</p> <p>10) неисправность системы подачи песка;</p>	

14	<p>11) неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;</p> <p>12) трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессора, излом рессорного листа;</p> <p>13) трещина в корпусе буксы;</p> <p>14) неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;</p> <p>15) отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь;</p> <p>16) трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;</p> <p>17) неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки; неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры; неисправность токоприемника;</p> <p>18) неисправность средств пожаротушения, автоматической пожарной сигнализации (предусмотренные в конструкции локомотива);</p> <p>19) неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;</p> <p>20) появление стука, постороннего шума в дизеле;</p> <p>21) отсутствие защитных кожухов электрооборудования;</p> <p>22) неисправность микропроцессорной системы управления локомотивом.</p>	грубое
15	Подвержение испытанию и освидетельствованию устройств электрической защиты, средств пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики, манометров, предохранительных клапанов, воздушных резервуаров на локомотивах и моторвагонном подвижном составе.	грубое
16	Оборудование подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава автоматическими тормозами, кроме того оборудование пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава и локомотивов, предназначенных для вождения пассажирских поездов электропневматическими тормозами. Оборудование автоматическими тормозами дает возможность применения различных режимов торможения, в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути.	грубое
17	Оборудование ручными тормозами локомотивов, пассажирских, грузовых вагонов, моторвагонного и СПС. Наличие в грузовых вагонах переходной площадки со стоп-краном и ручным тормозом согласно конструкции. Содержание ручных тормозов железнодорожного подвижного состава в исправном состоянии и обеспечение их расчетного тормозного нажатия.	грубое
18	Оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава.	грубое
19	Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов: <p>1) у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 миллиметров;</p> <p>2) у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 миллиметров;</p> <p>3) у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 миллиметров;</p> <p>4) у СПС в порожнем состоянии - не более 1080 миллиметров, в груженом - не менее 980 миллиметров.</p>	грубое
20	Соблюдение при проектировании, строительстве, реконструкции магистральной железнодорожной сети, железнодорожных подъездных путей, сооружений и устройств на них, при электрификации и строительстве вторых путей, а также у всех эксплуатируемых сооружений и устройств габаритов приближения строений (далее - С и Сп). При планировании переустройства существующих сооружений и устройств, не отвечающих требованиям габаритов С и Сп, в первую очередь учитывание объектов, не обеспечивающие пропуск перспективного подвижного состава габаритов подвижного состава (далее - Тпр и Тц), а также грузов, погруженных по зональному габариту.	грубое
21	Обеспечение габарита сооружений и устройств при проведении любых ремонтных, строительных и других работ.	грубое
	Обеспечение расстояния между осями путей на перегонах двухпутных линий на прямых участках не менее 4100 миллиметров.	

22	На трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего путей на прямых участках не менее 5000 миллиметров.	грубое
23	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). Укладывание и закрепление грузов выгруженных или подготовленных к погрузке около пути так, чтобы габарит приближения строений не нарушался. Обеспечение нахождения 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.	грубое
24	Обеспечение при эксплуатации всеми элементами железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) безопасного и плавного движения поездов со скоростями, установленными на данном участке.	Грубое
25	Соответствие железнодорожных путей в отношении радиусов кривых, сопряжение прямых и кривых, крутизны уклонов плану и профилю линии.	грубое
26	Предусмотрение устройств предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остяков, сбрасывающих стрелок для предупреждения самопроизвольного выхода вагонов на другие пути, маршруты приема и отправления поездов, а также применение стационарных устройств для закрепления вагонов.	грубое
27	Соответствие номинального размера ширины колеи между внутренними гранями головок-рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусу 350 метров и более - 1520 миллиметров.	грубое
28	Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена следующая: 1) 1530 миллиметров - при радиусе от 349 до 300 метров на деревянных шпалах; 2) 1520 миллиметров - при радиусе от 349 до 300 метров на железобетонных шпалах; 3) 1535 миллиметров - при радиусе 299 метров и менее для всех видов шпал.	грубое
29	Допущение эксплуатации участков железнодорожных путей шириной колеи - 1524 миллиметров на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 метров.	грубое
30	Установление величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи на прямых и кривых участках пути в сторону: сужения -4 миллиметра, уширения +8 миллиметра, а на участках, где установлены скорости движения 50 километров час и менее, в сторону: сужения -4 миллиметра, уширения +10 миллиметров.	грубое
31	Не допущение величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи менее 1512 миллиметров и более 1548 миллиметров. Осуществление эксплуатации пути на прямых участках по величине отклонения уровня одной рельсовой нити относительно другой на 6 миллиметров. Возвышение наружной рельсовой нити на кривых участках с превышением 150 миллиметров.	грубое
32	Установление перед остряками всех противошерстных стрелочных переводов на главных путях отбойных брусьев.	грубое
33	Не допущение эксплуатации стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей: 1) разъединение стрелочных остяков и подвижных сердечников крестовин с тягами; 2) отставание остяка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 миллиметра и более, измеряемое у остяка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки; 3) выкрашивание остяка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной: на главных путях 200 миллиметра и более; на приемоотправочных путях 300 миллиметров; на прочих станционных путях 400 миллиметров;	грубое

	<p>4) понижение острия против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 миллиметра и более, измеряемое в сечении, где ширина головки острия или подвижного сердечника поверху 50 миллиметров и более;</p> <p>5) расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 миллиметров;</p> <p>6) расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 миллиметров;</p> <p>7) излом острия или рамного рельса, излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);</p> <p>8) разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.</p>	
34	Наличие предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих острия 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 метров.	грубое
35	Наличие улавливающих тупиков на перегонах, имеющих затяжные спуски, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны.	грубое
36	Установление предельных столбиков посередине междупутя в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей 4100 миллиметров. Наличие расстояния 3810 миллиметров на существующих станционных путях, по которым не обращается подвижной состав, построенный по габариту Т. Установление на перегрузочных путях с суженным междупутем предельного столбика в том месте, где ширина междупутя достигает 3600 миллиметров.	грубое
37	Наличие боковых и торцевых площадок на локомотивах с кузовом капотного типа. Установление поручни - барьеры с промежуточным ограждением на наружной стороне боковых и торцевых площадок, ограничительных планок по наружному периметру пола площадок.	грубое
38	Не допущение в зонах проезда и перехода через железнодорожные пути: подкладывание, сбрасывание и оставления на железнодорожных путях предметов, которые могут вызвать нарушение движения железнодорожного транспорта.	грубое
39	Наличие лицензии на перевозку грузов в сфере железнодорожного транспорта	значительное
40	Соблюдение квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом.	незначительное
41	Обеспечение и осуществление ветвевладельцем технического содержания и ремонта подъездных путей.	грубое
42	Обеспечение ветвевладельцем на каждый подъездной путь два экземпляра пакета документации, состоящего из: технического паспорта с продольным профилем пути; чертежей искусственных сооружений; масштабной схемы-плана с нанесенными на ней местами погрузки-выгрузки (разгрузки), с указанием специализации путей и складских площадей. После ввода в эксплуатацию новых объектов или их закрытия, внесение ветвевладельцем в технический паспорт соответствующих изменений и передача одного экземпляра технического паспорта оператору магистральной железнодорожной сети, с сообщением ему обо всех внесенных в технический паспорт изменениях.	незначительное
43	Обеспечение ветвевладельцем освещения подъездных путей в пределах занимаемой ими территории, а также проведения очистки подъездных путей от мусора и снега.	незначительное
44	Обеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности	незначительное

45	Соблюдение противопожарной безопасности, в части допуска к работе лиц, не прошедших инструктажа.	грубое
2) Вспомогательная служба железнодорожного транспорта		
46	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.	значительное
47	Соблюдение укомплектования и расстановку кадров в соответствии с перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований	грубое
48	Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.	грубое
49	Проведение ежедекадных проверок по тематике «День безопасности движения».	грубое
50	Содержание в исправном состоянии и эффективное использование средств дефектоскопии и систем диагностики.	незначительное
51	Обеспечение безопасности производства погрузочно-разгрузочных работ: выбором способов производства работ, подъемно-транспортного оборудования и технологической оснастки; подготовкой и организацией мест производства работ; применением средств защиты работающих; проведением медицинского осмотра лиц, допущенных к работе, и их обучением.	грубое
52	Соответствие подвижного состава, СПС, выходящих на железнодорожные пути, независимо от принадлежности и форм собственности, требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта	грубое
53	Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей: 1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава; 2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки; 3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях; 4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов); 5) массу тары (кроме локомотивов). Нанесение следующих надписей: 6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и СПС - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов; 7) 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; 8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах – грузоподъемность;	незначительное
54	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики.	незначительное
55	Обеспечение своевременного прохождения подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания.	грубое
56	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
57	Обеспечение технического состояния подвижного состава и СПС систематическими проверками 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	грубое

	и депо для специальных подвижных составов, оснащенных современными диагностическими средствами.	
58	Обеспечение работниками, непосредственно осуществляющие техническое обслуживание и ремонт, мастерами и руководителями соответствующих заводов, депо, ремонтных предприятий, в том числе депо для СПС, путевых машинных станций, дистанций, мастерских и пунктов технического обслуживания качества выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасностью движения подвижного состава и СПС.	грубое
59	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при условии соблюдения требований эксплуатационной документации.	грубое
60	Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию обеспечивают безопасное и плавное движение поездов.	грубое
61	Обеспечение проверки при техническом обслуживании: 1) состояние и износ оборудования, узлов и деталей и их соответствие установленным размерам; 2) исправность действия устройств безопасности и устройств радиосвязи, тормозного оборудования и автосцепного устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, электрических цепей; 3) состояние и исправность ходовых частей. Суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, включая хоппер-дозаторы типа ЦНИИ-ДВЗ, допускается не более 20 миллиметров и не менее 4 миллиметров, 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 миллиметров и не менее 6 миллиметров, а удумпкаров типов ВС-80, ВС-82, ВС-85 - не более 20 миллиметров и не менее 12 миллиметров; 4) зазоры между скользунами соединительной и шкворневой балок с обеих сторон одного конца восьмиосной цистерны в сумме от 4 до 15 миллиметров; 5) исправность кузовов и котлов цистерн, гарантирующая сохранность перевозимых грузов; 6) исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней; 7) наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на путь деталей и оборудования подвижного состава.	грубое
62	Оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава.	грубое
63	Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов: 1) у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 миллиметров; 2) у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 миллиметров; 3) у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 миллиметров; 4) у СПС в порожнем состоянии - не более 1080 миллиметров, в груженом - не менее 980 миллиметров.	грубое
64	Наличие ограничителей вертикальных перемещений на автосцепках пассажирских вагонов, а также на автосцепках СПС, локомотива работающего по технологии совместно в сцепе с пассажирским поездом.	грубое
65	Наличие на каждой колесной паре на оси четко проставленного знака о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании. Подвержение осмотрам колесных пар под подвижным составом, обыкновенному и полному освидетельствованию, а также при каждой подкатке регистрация в соответствующих журналах или паспортах.	незначительное
	Наличие расстояния между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары 1440 миллиметров. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 километров в час до 140	

66	километров в час, допущения отклонения в сторону увеличения не более 3 миллиметров и в сторону уменьшения не более 1 миллиметра, при скоростях до 120 километров в час допущения отклонения в сторону увеличения и уменьшения не более 3 миллиметров.	грубое
67	<p>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, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:</p> <p>1) при скоростях движения от 120 километров в час до 140 километров в час: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 миллиметров; толщина гребня более 33 миллиметров или менее 28 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня;</p> <p>2) при скоростях движения до 120 километров в час: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения более 7 миллиметров, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 миллиметров, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 миллиметров толщина гребня более 33 миллиметров или менее 25 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у подвижного состава с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня;</p> <p>3) вертикальный подрез гребня высотой более 18 миллиметров, измеряемый специальным шаблоном;</p> <p>4) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и СПС, а также у вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками и подшипниками кассетного типа глубиной более 1 миллиметров, а у тендеров более 2 миллиметров.</p>	грубое
68	<p>Удовлетворение колес пассажирских вагонов производства компании «PatentesTalgoS.L.» следующим требованиям технологической инструкции завода-изготовителя и дополнительным требованиям:</p> <p>1) расстояние между внутренними гранями колес 1440 миллиметров, у вагонов производства компании «PatentesTalgoS.L.», обращающихся в поездах со скоростью до 160 километров в час, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 миллиметров и в сторону уменьшения не более 1 миллиметра;</p> <p>2) толщина гребня не менее 28 миллиметров, толщина обода колеса – не менее 40 миллиметров, прокат по кругу катания - не более 3 миллиметров;</p> <p>3) разница диаметров колес по кругу катания при обточке с выкаткой колесной пары - не более 0,5 миллиметров, без выкатки - не более 1 миллиметра;</p> <p>4) разница диаметров колес между тележками смежных вагонов – не более 5 миллиметров;</p> <p>5) при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания глубиной до 0,5 миллиметров скорость движения не превышение 140 километров в час;</p> <p>6) при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания глубиной от 0,5 миллиметров до 1 миллиметров скорость движения не превышение 120 километров в час;</p> <p>7) при обнаружении ползуна глубиной более 1 миллиметра необходимо руководствоваться Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта.</p>	грубое
69	Соответствие сооружений, устройств, механизмов и оборудования требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Наличие на сооружения, устройства, основные механизмы и оборудования технических паспортов, содержащих технические и эксплуатационные характеристики.	грубое
70	Обеспечение габарита сооружений и устройств при проведении любых ремонтных, строительных и других работ.	грубое

71	Выполнение деповского и капитального ремонта вагонов с истекшим сроком службы после диагностирования их технического состояния по Техническому решению, при этом продлеваемый срок службы не превышает 5 лет, общий установленный срок службы вагонов, с учетом продления, не превышает полуторного назначенного срока службы, указанного в Технических условиях (далее - ТУ) завода-изготовителя на базовый вагон.	незначительное
72	Проведение комиссионного осмотра тягового подвижного состава, а также пассажирских вагонов, СПС два раза в год (весной и осенью).	незначительное
73	Обеспечение периодического осмотра локомотивных, а также установленных на пассажирском, моторвагонном и СПС устройств безопасности и поездной радиосвязи на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств.	грубое
74	Обеспечение оставления 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
75	Оборудование локомотивов и моторвагонного подвижного состава, (специального самоходного подвижного состава) средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемерами с регистрацией установленных показаний, локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации и устройствами безопасности.	грубое
76	Не допущение выпуска локомотивов, моторвагонного и подвижного состава в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей: 1) неисправность прибора для подачи звукового сигнала; 2) неисправность пневматического, электропневматического, ручного тормозов или компрессора; 3) неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя; 4) неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности; 5) неисправность автостопа или устройства проверки бдительности машиниста; 6) неисправность скоростемера и его привода, регистрирующего устройства; 7) неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи «пассажир - машинист»; 8) неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи; 9) неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация; 10) неисправность системы подачи песка; 11) неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора; 12) трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессора, излом рессорного листа; 13) трещина в корпусе буксы; 14) неисправность буксового или моторно-осевого подшипника; 15) отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь; 16) трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи; 17) неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки; неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры; неисправность токоприемника; 18) неисправность средств пожаротушения, автоматической пожарной сигнализации (предусмотренные в конструкции локомотива); 19) неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля; 20) появление стука, постороннего шума в дизеле; 21) отсутствие защитных кожухов электрооборудования; 22) неисправность микропроцессорной системы управления локомотивом.	грубое

77	Подвержение испытанию и освидетельствованию устройств электрической защиты, средств пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики, манометров, предохранительных клапанов, воздушных резервуаров на локомотивах и моторвагонном подвижном составе.	грубое
78	Обеспечение надежным ограждением вращающихся частей дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров и другого оборудования железнодорожного подвижного состава.	грубое
79	Наличие боковых и торцевых площадок на локомотивах с кузовом капотного типа. Наличие на наружной стороне боковых и торцевых площадок установленных поручней - барьеров с промежуточным ограждением. Наличие по наружному периметру пола площадок ограничительных планок.	грубое
80	Оборудование подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава автоматическими тормозами, кроме того оборудование пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава и локомотивов, предназначенных для вождения пассажирских поездов электропневматическими тормозами. Оборудование автоматическими тормозами дает возможность применения различных режимов торможения, в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути. Наличие стоп-кранов в грузовых вагонах, включаемые в хозяйственные, пригородные поезда для перевозки людей. Наличие опломбированных стоп-кранов в тамбурах, внутри вагонов, пассажирских вагонов и моторвагонном подвижном составе.	грубое
81	Оборудование ручными тормозами локомотивов, пассажирских, грузовых вагонов, моторвагонного и СПС. Наличие в грузовых вагонах переходной площадки со стоп-краном и ручным тормозом согласно конструкции. Содержание ручных тормозов железнодорожного подвижного состава в исправном состоянии и обеспечение их расчетного тормозного нажатия.	грубое
82	Наличие предохранительных устройств на всех частях рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых вызывает выход из габарита или падение на путь.	грубое
83	Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более: 1) в грузовом поезде - 100 миллиметров; 2) между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда - 110 миллиметров; 3) между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 миллиметров; 4) в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 километров в час - 70 миллиметров; 5) то же со скоростью 121-140 километров в час - 50 миллиметров; 6) между локомотивом и подвижными единицами СПС - 100 миллиметров. Оборудование пассажирских поездов, следующих со скоростью 161 километров в час и более без зазорной автосцепкой между вагонами.	грубое
3) Национальный оператор инфраструктуры		
84	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.	значительное
85	Обеспечение за счет работодателя форменной одеждой (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов.	незначительное
86	Предоставление участниками перевозочного процесса и владельцами железнодорожного подвижного состава уполномоченному органу информации о проведенном плановом ремонте железнодорожного подвижного состава, а также магистральных, станционных и подъездных путей	незначительное
87	Соблюдение укомплектования и расстановку кадров в соответствии с перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований	грубое

88	Проведение периодического медицинского осмотра работников, а также предсменное освидетельствование локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов, в соответствии со статьей 155 Кодекса Республики Казахстан от 18 сентября 2009 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области здравоохранения.	грубое
89	Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.	значительное
90	Проведение периодических проверок работников, связанных с обслуживанием движений поездов, на предмет знания действующих инструкции и правил, регламентирующих вопросы безопасности движения и должностных инструкции.	грубое
91	Проведение еженедельных проверок по тематике «День безопасности движения».	грубое
92	Осуществление постоянной работы по повышению качества ремонта и содержания пути, искусственных сооружений, подвижного состава, устройств сигнализации и связи, электроснабжения, железнодорожных переездов, оборудования, механизмов и других технических средств транспорта	грубое
93	Обеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности	незначительное
94	Обеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ.	незначительное
95	Обеспечение безопасности производства погрузочно-разгрузочных работ: выбором способов производства работ, подъемно-транспортного оборудования и технологической оснастки; подготовкой и организацией мест производства работ; применением средств защиты работающих; проведением медицинского осмотра лиц, допущенных к работе, и их обучением.	грубое
96	Предоставление информации о допущенных нарушениях безопасности повлекших нарушения безопасности движения на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, участниками перевозочного процесса, вспомогательными службами железнодорожного транспорта, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности в орган государственного транспортного контроля и его территориальные подразделения, в оперативном порядке не позднее суток, а в случаях столкновений, сходов поездов и подвижного состава – не позднее одного часа, с момента происшествия.	незначительное
97	Соответствие подвижного состава, СПС, выходящих на железнодорожные пути, независимо от принадлежности и форм собственности, требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта	грубое
98	Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей: 1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава; 2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки; 3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях; 4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов); 5) массу тары (кроме локомотивов). Нанесение следующих надписей: 6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и СПС - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов; 7) на пассажирских вагонах, моторвагонном железнодорожном подвижном составе и	незначительное

	специальном самоходном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно - число мест; 8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах – грузоподъемность;	
99	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики.	незначительное
100	Не допущение выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, в том числе СПС, имеющих неисправности, угрожающие безопасности движения.	грубое
101	Обеспечение своевременного проведения планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания подвижного состава и СПС. Не допущение выпуска в эксплуатацию специального подвижного состава, 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
102	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
103	Обеспечение работниками, непосредственно осуществляющими техническое обслуживание и ремонт, мастерами и руководителями соответствующих заводов, депо, ремонтных предприятий, в том числе депо для СПС, путевых машинных станций, дистанций, мастерских и пунктов технического обслуживания слежения за качеством выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасностью движения подвижного состава и СПС.	грубое
104	Оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава.	грубое
105	Соответствие сооружений, устройств, механизмов и оборудования требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Наличие на сооружения, устройства, основные механизмы и оборудования технических паспортов, содержащих технические и эксплуатационные характеристики.	грубое
106	Обеспечение габарита сооружений и устройств при проведении любых ремонтных, строительных и других работ.	грубое
107	Осуществление по утвержденному графику проверок состояния и использования устройств, приборов контроля безопасности с принятием мер по устранению выявленных недостатков	грубое
108	Предоставление участниками перевозочного процесса и владельцами железнодорожного подвижного состава уполномоченному органу информации о проведенном плановом ремонте железнодорожного подвижного состава, а также магистральных, станционных и подъездных путей	незначительное
109	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
110	Проведение комиссионного осмотра тягового подвижного состава, а также пассажирских вагонов, СПС два раза в год (весной и осенью).	незначительное
111	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при условии соблюдения требований эксплуатационной документации.	грубое
	Оборудование локомотивов и моторвагонного подвижного состава, (специального самоходного подвижного состава) средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае	

112	эксплуатации на инфраструктуре), скоростемерами с регистрацией установленных показаний, локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации и устройствами безопасности.	грубое
113	Не допущение работ плужных снегоочистителей с открытыми крыльями при наличии на участке опор контактной сети с расстоянием от оси пути до внутреннего края опор менее 3,1 метра.	грубое
114	Не допущение отправление со станции СПС без технического осмотра, находящегося в оперативном резерве.	грубое
115	Обеспечение занесения в журнал работы периодического технического обслуживания и ремонта СПС, результатов комиссионных осмотров, видов ремонта, периодического обслуживания.	Незначительное.
116	Обеспечение соблюдения владельцами СПС требований технической эксплуатации, безопасности плановых ремонтов, объемов технических освидетельствований и порядка оформления документов на право эксплуатации.	грубое
117	Оборудование подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава автоматическими тормозами, кроме того оборудование пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава и локомотивов, предназначенных для вождения пассажирских поездов электропневматическими тормозами. Наличие стоп-кранов в грузовых вагонах, включаемые в хозяйственные, пригородные поезда для перевозки людей.	грубое
118	Соблюдение при проектировании, строительстве, реконструкции магистральной железнодорожной сети, железнодорожных подъездных путей, сооружений и устройств на них, при электрификации и строительстве вторых путей, а также у всех эксплуатируемых сооружений и устройств габаритов приближения строений (далее - С и Сп). При планировании переустройства существующих сооружений и устройств, не отвечающих требованиям габаритов С и Сп, в первую очередь учитывание объектов, не обеспечивающие пропуск перспективного подвижного состава габаритов подвижного состава (далее - Тпр и Тц), а также грузов, погруженных по зональному габариту.	грубое
119	Обеспечение расстояния между осями путей на перегонах двухпутных линий на прямых участках не менее 4100 миллиметров. На трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего путей на прямых участках не менее 5000 миллиметров. Расстояние между осями смежных путей на железнодорожных станциях (далее - станции) на прямых участках не менее 4800 миллиметров, на второстепенных путях и путях грузовых районов - не менее 4500 миллиметров. Допущение расстояния 4100 миллиметров при расположении главных путей на станциях крайними. Допущение 3600 миллиметров при расстоянии между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов из вагона в вагон. Установление горизонтальных расстояний на кривых участках между осями смежных путей и между осью пути и габаритом приближения строений на перегонах и станциях.	грубое
120	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). Укладывание и закрепление грузов выгруженных или подготовленных к погрузке около пути так, чтобы габарит приближения строений не нарушался. Обеспечение нахождения 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.	грубое
121	Обеспечение при эксплуатации всеми элементами железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) безопасного и плавного движения поездов со скоростями, установленными на данном участке.	Грубое

122	Соответствие железнодорожных путей в отношении радиусов кривых, сопряжение прямых и кривых, крутизны уклонов плану и профилю линии.	грубое
123	Расположение станции, разъездов и обгонных пунктов на площадке с уклоном не круче 0,0015. Расположение станции, разъездов и обгонных пунктов, на которых не предусмотрены маневры и отцепки локомотива или вагонов от состава и разъединение соединенных поездов, а также промежуточные станции продольного или полупродольного типов, на площадке с уклоном не круче 0,0025. При удлинении приемоотправочных путей на существующих станциях и при наличии устройств, не допускающих самопроизвольный уход вагонов или составов (без локомотива) установление уклонов более 0,0025, но не круче 0,010.	грубое
124	Наличие продольного профиля с противуклонами в сторону ограничивающих, где предусмотрена отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций для предотвращения самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива) на станциях, разъездах и обгонных пунктах, вновь построенных и реконструированных приемоотправочных путях.	грубое
125	Предусмотрение устройств предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок для предупреждения самопроизвольного выхода вагонов на другие пути, маршруты приема и отправления поездов, а также применение стационарных устройств для закрепления вагонов.	грубое
126	Расположение на прямых участках станции, разъездов и обгонных пунктов, а также отдельных парков и вытяжных путей. Расположение станции, разъездов и обгонных пунктов, а также отдельных парков и вытяжных путей в пересеченных условиях, их размещение на кривых радиусом не менее 1500 метров, а в горных условиях с уменьшением радиуса не менее 600 метров.	грубое
127	Наличие у Национального оператора инфраструктуры: 1) чертежей и описания всех имеющихся на дистанции сооружений и устройств путевого хозяйства; 2) масштабные и схематические планы станций, продольные профили всех главных и станционных путей, сортировочных горок, а также железнодорожных подъездных путей, где обращаются локомотивы.	незначительное
128	Соответствие ширины земляного полотна, поверху на прямых участках пути верхнему строению пути. Допущение на существующих линиях до их реконструкции ширины земляного полотна не менее: на однопутных линиях - 5,5 метров, двухпутных - 9,6 метров, а в скальных и дренирующих грунтах на однопутных линиях не менее - 5,0 метров, двухпутных 9,1 метра. Наличие минимальной ширины обочины земляного полотна поверху 0,4 метра с каждой стороны пути.	грубое
129	Соответствие номинального размера ширины колеи между внутренними гранями головок-рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусу 350 метров и более - 1520 миллиметров	грубое
130	Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена следующая: 1) 1530 миллиметров - при радиусе от 349 до 300 метров на деревянных шпалах; 2) 1520 миллиметров - при радиусе от 349 до 300 метров на железобетонных шпалах; 3) 1535 миллиметров - при радиусе 299 метров и менее для всех видов шпал.	грубое
131	Допущение эксплуатации участков железнодорожных путей шириной колеи - 1524 миллиметров на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 метров.	грубое
132	Установление величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи на прямых и кривых участках пути в сторону: сужения -4 миллиметра, уширения +8 миллиметра, а на участках, где установлены скорости движения 50 километров час и менее, в сторону: сужения -4 миллиметра, уширения +10 миллиметров.	грубое

133	Не допущение величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи менее 1512 миллиметров и более 1548 миллиметров. Осуществление эксплуатации пути на прямых участках по величине отклонения уровня одной рельсовой нити относительно другой на 6 миллиметров. Возвышение наружной рельсовой нити на кривых участках с превышением 150 миллиметров.	грубое
134	Обеспечение ограждения мостов и тоннелей контрольно-габаритными устройствами, оборудование оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами. Снабжение искусственных сооружений противопожарными средствами и приспособлениями для осмотра.	грубое
135	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
136	Установление ограждающих устройств на станциях и в местах близко расположенных к населенным пунктам, выпаса скота, для обеспечения безопасности движения поездов на железнодорожных путях.	грубое
137	Соответствие условиям эксплуатации (грузонапряженности, осевым нагрузкам и скоростям движения поездов) рельсов и стрелочных переводов на главных и станционных путях по мощности и состоянию.	грубое
138	Установление перед острьяками всех противошерстных стрелочных переводов на главных путях отбойных брусьев.	грубое
139	Не допущение укладки вновь стрелочных переводов в главные пути на кривых участках. Оборудование централизованных стрелок в зависимости от климатических и других условий устройствами механизированной очистки или снеготаяния.	грубое
140	Не допущение эксплуатации стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей: 1) разъединение стрелочных острьяков и подвижных сердечников крестовин с тягами; 2) отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 миллиметра и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки ; 3) выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной: на главных путях 200 миллиметра и более; на приемоотправочных путях 300 миллиметров; на прочих станционных путях 400 миллиметров; 4) понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 миллиметра и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 миллиметров и более; 5) расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 миллиметров; 6) расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 м и л л и м е т р о в ; 7) излом остряка или рамного рельса, излом крестовины (сердечника, усовика или к о н т р р е л ь с а) ; 8) разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.	грубое
141	Оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками: 1) расположенные на путях, по которым производится прием и отправление поездов, а также о х р а н н ы е ; 2) ведущие на пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (в з р ы в ч а т ы м и м а т е р и а л а м и) ;	грубое

	<p>3) ведущие на пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов;</p> <p>4) ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;</p> <p>5) ведущие на пути, выделенные для отстоя вагонов-дефектоскопов, путеизмерительных вагонов, железнодорожно-строительных машин.</p>	
142	<p>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.</p>	грубое
143	<p>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 с т а н ц и я х .</p> <p>Наличие 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 с т а н ц и ю или п е р е г о н .</p> <p>Наличие полезной длины предохранительных тупиков не менее 50 метров.</p>	грубое
144	<p>Наличие улавливающих тупиков на перегонах, имеющих затяжные спуски, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны.</p>	грубое
145	<p>Установление у главных путей сигнальных и путевых знаков. Установление у стрелочных переводов и в других местах соединения путей предельных столбиков. Установление особых путевых знаков для указания границ железнодорожной полосы отвода, а также для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна.</p>	грубое
146	<p>Установление предельных столбиков посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей 4100 миллиметров. Наличие расстояния 3810 миллиметров на существующих станционных путях, по которым не обращается подвижной состав, построенный по габариту Т. Установление на перегрузочных путях с суженным междупутьем предельного столбика в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 миллиметров.</p>	грубое
147	<p>Обеспечение в плановом порядке пешеходных переходов в одном уровне с железнодорожными путями заменой пешеходными тоннелями или пешеходными мостами или отведение под ближайшее искусственное сооружение (трубу, малый мост), при этом, соответствие размеров этих сооружений требованиям строительно-технических норм «Железные дороги колеи 1520 миллиметров». Допущение сохранения на период строительства существующих пешеходных дорожек через пути с оборудованием их сигнализацией, предупреждающей о приближении поезда, предохранительными барьерами, щитами с предупредительными надписями.</p>	грубое
148	<p>Обслуживание дежурным работником переездов, осуществляющих скоростное движение пассажирских поездов. Наличие подготовленного (капитально отремонтированного или построенного заново по типовому проекту) помещения на переездах, где ранее не было дежурного персонала.</p>	грубое
149	<p>Обеспечение дежурным по переезду или работником, выполняющим его обязанности прекращения движения через переезд транспортных средств и закрытия шлагбаума за 5 минут до прохода скоростного пассажирского поезда.</p>	грубое
150	<p>Не допущение пропуска 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.</p> <p>Прекращение прогона скота не менее, чем за 20 минут до прохода скоростного пассажирского поезда.</p>	грубое

151	Обеспечение постоянной надежной работы электрических рельсовых цепей, устройств пути, автоматики и телемеханики, электроснабжения и подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава.	грубое
152	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
153	Н е д о п у щ е н и е : 1) начала работ до ограждения сигналами препятствия или места производства работ, о п а с н о г о д л я д в и ж е н и я ; 2) снятия сигналов, ограждающих препятствие или место производства работ, до устранения препятствий, полного окончания работ, проверок состояния пути, контактной сети и соблюдения габаритов.	грубое
154	Обеспечение проведения ремонта сооружений и устройств при обеспечении безопасности движения и охраны труда, без нарушения графика движения поездов. Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов предусмотрено окон и учет ограничения скорости, вызываемые этими работами. Для выполнения работ по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, контактной сети и устройств СЦБ предоставление предусматриваемых в графике движения поездов технологических окон продолжительностью 1,5 - 2 часа, а при производстве этих работ комплексными машинами, специализированными бригадами и механизированными колоннами продолжительностью 3 - 4 часа, в соответствии с местной инструкцией, утвержденной филиалом Национальной железнодорожной компании - «Отделение дороги».	грубое
155	Подача заявок о выдаче предупреждений в связи с предстоящим производством п р е д в и д е н н ы х р а б о т : 1) дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, электромеханиками дистанций сигнализации и связи - на время производства работ, но не б о л е е ч е м н а 1 2 ч а с о в ; 2) директорами дистанции пути, сигнализации и связи, дистанций электроснабжения - на срок до 5 суток.	незначительное
156	Наличие сопровождения грузов опытным работником дистанции пути соответствующей квалификации, следующих с контрольной рамой.	грубое
157	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
158	Не допущение в зонах проезда и перехода через железнодорожные пути: 1) переход железнодорожных переездов при закрытом шлагбауме или показании красного сигнала светофора переездной сигнализации; 2) подлезание под закрытый шлагбаум на железнодорожном переезде, а также выход на переезд, когда шлагбаум начинает закрываться; 3) переход пути по стрелочным переводам; 4) подлезание на станциях и перегонах под вагоны и перелезание через автосцепки для прохода через путь;	грубое
159	Не допущение в зонах проезда и перехода через железнодорожные пути: подкладывание, сбрасывание и оставление на железнодорожных путях предметов, которые могут вызвать нарушение движения железнодорожного транспорта.	грубое
160	Не допущение установления декоративных полотен, плакатов и огней красного, желтого и зеленого цвета, мешающих восприятию сигналов и искажающих сигнальные показания.	грубое
	Наличие красных, желтых и зеленых сигнальных огней светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках пути днем	

161	и ночью отчетливо различимых из кабины управления локомотива приближающегося поезда на расстоянии не менее 1000 метров. На кривых участках пути показания этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 метров. Установление в сильно пересеченной местности (горы, глубокие выемки) видимости показаний перечисленных светофоров на расстоянии менее 400 метров, но не менее 200 метров. Наличие показаний выходных и маршрутных светофоров главных путей отчетливо различимые на расстоянии не менее 400 метров, выходных и маршрутных светофоров боковых путей, а также пригласительных сигналов и маневровых светофоров - на расстоянии не менее 200 метров.	грубое
162	Наличие на станциях стрелок, входящих в маршруты приема и отправления поездов, взаимозависимых с входными, выходными и маршрутными светофорами.	грубое
163	Оборудование перегонов путевой блокировкой, а на отдельных участках - автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, при котором движение поездов на перегоне в обоих направлениях осуществляется по сигналам локомотивных светофоров.	Грубое
164	Обеспечение наличия 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
165	Наличие устройств на станциях, расположенных на линиях, оборудованных автоматической и полуавтоматической блокировкой и радиоблокировкой: 1) не допускающие открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый п у т ь ; 2) обеспечивающие на аппарате управления контроль занятости путей и стрелок.	грубое
166	Не допущение устройствами электрической централизации: 1) открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь; 2) перевода стрелки под подвижным составом; 3) открытия светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в н а д л е ж а щ е е п о л о ж е н и е ; 4) перевода входящей в маршрут стрелки или открытия светофора противоположному маршруту при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.	грубое
167	Обеспечение приводами и замыкателями централизованных стрелок: 1) при крайних положениях стрелок плотного прилегания прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику; 2) не допущения замыканий остряков стрелок или подвижного сердечника крестовины при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком 4 миллиметров и более; 3) отвода другого остряка от рамного рельса на расстояние не менее 125 миллиметров.	грубое
168	Обеспечение стрелочными контрольными замками: - допуска извлечения ключа только при запертой стрелке; - запираения стрелок только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу; - не допущения возможности запираения стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 миллиметра и более.	грубое
169	Обеспечение устройств диспетчерской централизации: 1) управлением из одного пункта стрелками и светофорами ряда станций и перегонов; 2) контролем на аппарате управления за положением и занятостью стрелок, занятостью перегонов, путей на станциях и прилегающих к ним блок-участках, а также повторение показаний входных, маршрутных и выходных светофоров и контроль исправности работы п е р е з д н о й с и г н а л и з а ц и и ; 3) возможности передачи станций на резервное управление стрелками и светофорами по	грубое

	<p>приему, отправлению поездов и производству маневров или передачи стрелок на местное управление для производства маневров;</p> <p>4) автоматическую запись графика исполненного движения поездов;</p> <p>5) выполнение требований, предъявляемых к электрической централизации, автоматической блокировке и автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.</p>	
170	<p>Применение станционной радиосвязи, устройств двусторонней парковой связи и связи для информации пассажиров на станциях в зависимости от технологической потребности. Станционная радиосвязь обеспечивает двустороннюю связь в сетях: маневровой и горочной радиосвязи, радиосвязи станционных технологических центров, пунктов технического обслуживания вагонов и локомотивов, радиосвязи пунктов коммерческого осмотра вагонов грузовых районов, контейнерных площадок, бригад по обслуживанию и ремонту технических средств (автоматики и телемеханики, информатизации, связи, пути, контактной сети), подразделений военизированной охраны.</p> <p>Не допущение применения одинаковых радиочастот для разных маневровых районов в пределах одной станции.</p>	грубое
171	<p>Выделение отдельных радиочастот для каждого маневрового района станции и обслуживающих его локомотивов.</p> <p>Обеспечение устройств двусторонней парковой связи хорошей слышимостью в пределах парка. Наличие на устройствах направленного действия для уменьшения шума за территорией магистральной железнодорожной сети.</p> <p>Наличие постоянного включения устройств двусторонней парковой связи, применяемые для передачи указаний о поездной и маневровой работе, а также для информации пассажиров, обеспечение непрерывного действия каналов связи, контроля включенного состояния.</p>	грубое
172	<p>Не допущение пользования поездной диспетчерской и стрелочной связью для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов.</p> <p>Не допущение включения в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме исполнительных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по станции.</p>	грубое
173	<p>Оборудование устройств поездной и станционной радиосвязи на станциях системой документированной регистрации переговоров.</p>	грубое
174	<p>Нахождение кабельной линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса на высоте не менее:</p> <p>1) 5,0 метров - от земли в ненаселенной местности;</p> <p>2) 6,0 метров - от земли в населенной местности;</p> <p>3) 4,5 метров - от поверхности пассажирских платформ;</p> <p>4) 7,0 метров - от полотна автомобильных дорог на железнодорожных переездах. Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий автоматики и телемеханики и связи до земли при максимальной стреле провеса не менее:</p> <p>5) 2,5 метра - на перегонах;</p> <p>6) 3,0 метра - на станциях;</p> <p>7) 5,5 метров - на пересечениях с автомобильными дорогами (на существующих линиях до их переустройства разрешается сохранить расстояние 4,5 метра).</p>	грубое
175	<p>Оборудование перегонов и станции, расположенные на участках железных дорог, на которых обращаются скоростные пассажирские поезда: автоматической блокировкой или радиоблокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией с автостопом автоматической локомотивной сигнализацией (далее – АЛСН), многозначной АЛСН или бортовой системой безопасности, электрической централизацией стрелок и сигналов, микропроцессорными устройствами диспетчерской централизации или диспетчерского контроля, устройствами автоматического выявления неисправных вагонов, видами связи и радиосвязи в соответствии с Правилами технической эксплуатации железнодорожного</p>	грубое

	транспорта, при этом, поездная радиосвязь должна быть дуплексной. Внедрение в плановом порядке системы автоматического управления движением поездов, автоматизированных рабочих мест.	
176	Осуществление закрытия, вскрытия и пломбирования аппаратов автоматики и телемеханики, а также аппаратов поездной и станционной радиосвязи работником дистанции сигнализации и связи с предварительной записью в журнале осмотра этих устройств.	грубое
177	Утверждение Национальным оператором инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей по договорам концессий типовых технических решений по устройствам автоматики и телемеханики. Не допущение использования нетиповых технических решений в устройствах автоматики и телемеханики.	значительное
178	Осуществление плановых работ по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов автоматики и телемеханики, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение их действия, в соответствии с графиками, предусматривающими минимальные сроки их выполнения. Проведение на станциях таких работ с согласия дежурного по станции и с занесением предварительной записи об этом руководителем работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств автоматики и телемеханики, связи и контактной сети. На участках с диспетчерской централизацией проведение аналогичных работ с согласия поездного диспетчера.	грубое
179	Обеспечение отчетливой видимости показаний сигналов путем освещения сигнальных приборов.	грубое
180	Обеспечение работниками, обслуживающими устройства сигнализации и связи постоянной нормальной видимости сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей. Обеспечение проверки видимости показаний светофоров с пути электромехаником после каждой замены светофорных ламп. Обеспечение проверки видимости сигналов по главным путям перегонов и станций с локомотива старшим электромехаником не реже одного раза в месяц и руководителями хозяйств сигнализации и связи - не реже одного раза в квартал.	грубое
181	Обеспечение проверки видимости автоматической локомотивной сигнализаций, радиосвязи и устройства безопасности не реже одного раза в квартал. Проведение периодической проверки действий автоматической локомотивной сигнализации и поездной радиосвязи вагоном-лабораторией.	грубое
182	Обеспечение постоянной надежной работы электрических рельсовых цепей устройства пути, автоматики и телемеханики, электроснабжения и подвижной состав, в том числе специальный самоходный подвижной состав.	грубое
183	Установление в служебных помещениях дежурных по станциям приборов управления и контроля, в том числе аппаратуры автоматизированного рабочего места, непосредственно относящегося к работе дежурного по станции, а также пультом централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями, регистрирующей аппаратурой средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда. Обеспечение удобного доступа для быстрого выполнения операций в помещениях для работников, обслуживающих пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. Не допущение занятия для других целей помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров.	незначительное
	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. Выполнение на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, таких работ в указанном порядке, но только с согласия поездного диспетчера. Замена при производстве таких работ на контактной сети с отключением напряжения, но без нарушения целостности пути и искусственных сооружений, а	

184	<p>также при выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись о начале и окончании работ, регистрируемой в журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по станции (на участках с диспетчерской централизацией - п о е з д н о м у д и с п е т ч е р у).</p> <p>Проведение дежурным по станции ввода устройств в действие по окончании работ на основании записи руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств автоматики и телемеханики, связи и контактной сети или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по станции с последующей личной подписью руководителя работ.</p>	грубое
185	<p>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. Извещение дежурным по станции поездного диспетчера о неисправностях технических устройств, которые создают угрозу безопасности движения поездов. Осуществление отметки в журнале осмотра формы ДУ-46 об устранении неисправностей соответствующим работником, удостоверивший его подписью и подписью дежурного по станции.</p>	грубое
186	<p>Наличие в каждом жезле порядкового номера, серии и наименование станций, ограничивающих перегон. Соответствие серий жезлов каждому перегону. Допущение установки жезловых аппаратов одной серии не чаще, чем через три перегона, а на подходах к узлам - через два в жезловых аппаратах обеих станций, ограничивающих перегон, при отсутствии на нем поездов в сумме четного числа жезлов.</p>	грубое
187	<p>В ы д а ч а п р е д у п р е ж д е н и й :</p> <p>1) 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;</p> <p>2) 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;</p> <p>3) при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации;</p> <p>4) при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;</p> <p>5) при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистителей и других машин;</p> <p>6) при постановке в поезд подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка;</p> <p>7) при работе съемных подвижных единиц в условиях плохой видимости, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;</p> <p>8) 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.</p>	грубое
188	<p>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:</p> <p>1) 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;</p> <p>2) свыше 8 ч (до 5 суток) - с разрешения филиала Национальной железнодорожной компании - «Дирекция перевозочного процесса»;</p>	грубое

	3) свыше 5 суток - с разрешения Национальной железнодорожной компании. Проведение во всех случаях только после передачи станций на резервное управление для устранения неисправностей на участках с диспетчерской централизацией выключение стрелок или изолированных участков.	
189	Обеспечение устройства электроснабжения защитой от токов короткого замыкания, перенапряжения и перегрузок. Металлические подземные сооружения, а также металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки и тому подобное, находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, защищены от электрической коррозии. Тяговые подстанции линий, электрифицированных на постоянном токе, а также электроподвижной состав защищены от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств автоматики, телемеханики и телекоммуникации.	грубое
190	Установление высоты подвески контактного провода над уровнем верха головки рельса на перегонах и станциях не ниже 5750 миллиметров, а на переездах не ниже 6000 миллиметров. На существующих линиях это расстояние в пределах искусственных сооружений, расположенных на путях станций, на которых не предусмотрена стоянка подвижного состава, а также на перегонах уменьшение до 5675 миллиметров, при электрификации линии на переменном токе и до 5550 миллиметров - на постоянном токе. Не допущение превышения высоты подвески контактного провода 6800 миллиметров.	грубое
191	Наличие 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 миллиметров на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 350 миллиметров - на переменном токе.	грубое
192	Наличие расстояния от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и станциях не менее 3100 миллиметров. Установление опоры в выемках вне пределов кюветов. В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 метров) наличие расстояния от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети не менее 5700 миллиметров.	грубое
193	Допущение 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 расстояние не менее: 2450 миллиметров - на станциях и 2750 миллиметров - на перегонах. Все указанные размеры установлены для прямых участков пути. Увеличение этих расстояний в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети на участках обращения поездов со скоростью более 140 километров в час, а также на кривых участках пути. Обеспечение хорошей видимости сигналов и знаков, взаимное расположение опор контактной сети, воздушных линий и светофоров, а также сигнальных знаков.	грубое
194	Обеспечение заземлением или оборудованы устройствами защитного отключения при попадании на сооружения и конструкции высокого напряжения всех металлических сооружений (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепление элементов контактной сети, деталей крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружений, а также отдельно стоящих металлических конструкции (гидроколонки, светофоры, элементы мостов и путепроводов и др.), расположенные на расстоянии менее 5 метров от частей контактной сети, находящихся под напряжением. Заземлению подлежат также все расположенные в зоне влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока металлические сооружения, на которых возникают	грубое

	о п а с н ы е на путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными путями, установлены предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением.	
195	Наличие расстояния от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 вольт до поверхности земли при максимальной стреле провеса не м е н е е : 6,0 метров - на перегонах ; 5,0 метров - в том числе в труднодоступных местах; 7,0 метров - на пересечениях с автомобильными дорогами, станциях и в населенных пунктах; не менее 7,5 метров - при пересечениях железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 вольт до уровня верха головки рельса не электрифицированных путей.	грубое
196	Утверждение Национальным оператором инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей по договорам концессии соответственно схемы электропитания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного электроснабжения.	значительное
197	Обеспечение освещением на станциях сооружения для обслуживания пассажиров, пути и парка 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.	грубое
198	Обеспечение своевременного прохождения планово-предупредительных видов ремонта, технического обслуживания и содержание в процессе эксплуатации в технически исправном состоянии восстановительных и пожарных поездов.	грубое
199	Установление расстояний между пунктами дислокации восстановительных поездов не менее 300 километров, на малодейственных участках не менее 400 километров. 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 километров.	значительное
200	Нахождение мест стоянок восстановительных и пожарных поездов на путях с двусторонним выходом и предназначение только для стоянки специального подвижного состава восстановительных и пожарных поездов.	грубое
201	Привлечение Национальным оператором инфраструктуры приказом по отделению к использованию специальный подвижной состав, находящийся в оперативном резерве, прошедший плановый вид ремонта для ликвидации последствий схода с рельсов подвижного состава, аварий, тушения пожаров на объектах и составе, а также предотвращения возникновения затруднений в работе, сбоев в движении поездов при нехватке специального подвижного состава.	значительное
202	Наличие в пунктах нахождения в постоянной готовности: 1) 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; 2) пожарных поездов и пожарных команд для предупреждения и тушения пожаров.	грубое
203	Не допущение занятия подвижным составом пути постоянной стоянки восстановительных и пожарных поездов, специальных автомотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ.	грубое
	Назначение восстановительных поездов (специальный самоходный подвижной состав), пожарных поездов и вспомогательных локомотивов на основании требованиями о помощи (

204	письменного, переданного по телефону или радиосвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) ведущего локомотива остановившегося в пути поезда, а также по требованию руководящих работников хозяйства пути, электроснабжения, сигнализации и связи. Осуществление вызова восстановительных и пожарных поездов в соответствии с действующими положениями об этих поездах. Осуществление по приказу поездного диспетчера отправления и следования восстановительных, специально самоходного подвижного состава, а также вспомогательных локомотивов к месту назначения.	грубое
205	Обеспечение наличия средств и мобильных подразделений отделений железных дорог, необходимых для ликвидации аварийных ситуаций и их последствий при безопасности перевозки, погрузки, выгрузки (разгрузки), хранения и транспортировки опасных грузов.	грубое
206	Проведение проверки специальным самоходным подвижным составом (путеизмерительный вагон, вагон-дефектоскоп и т.д.) маршрутов следования пассажирских поездов со скоростью 60 км/час	грубое
207	Допущение эксплуатации участков железнодорожных путей шириной колеи - 1524 миллиметров на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 метров.	значительное
4) Перевозчик		
208	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.	значительное
209	Обеспечение за счет работодателя форменной одеждой (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов.	незначительное
210	Осуществление перевозчиком или грузоотправителем (грузополучателем) погрузки, выгрузки (разгрузки) грузов в порядке и сроки, предусмотренные правилами перевозок.	незначительное
211	Обеспечение перевозчиком в соответствии с договором перевозки груза своевременной и целостной сохранности доставки вверенного ему грузоотправителем груза на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдачи грузополучателю, а грузоотправителем (грузополучатель) проведения оплаты за перевозку груза и обеспечения его приемки. Осуществление перевозчиком подачи грузоотправителю под погрузку и уборки вагонов, контейнеров в сроки, установленные принятой заявкой и (или) договором. Обеспечение в соответствии с правилами перевозок подачи вагонов и контейнеров пригодных для перевозки заявленных грузов (исправных, очищенных внутри и снаружи).	незначительное
212	Соблюдение укомплектования и расстановку кадров в соответствии с перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований	грубое
213	Проведение периодического медицинского осмотра работников, а также предсменного освидетельствования локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов, в соответствии со статьей 155 Кодекса Республики Казахстан от 18 сентября 2009 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области здравоохранения.	грубое
214	Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.	значительное
215	Проведение периодических проверок работников, связанных с обслуживанием движений поездов, на предмет знания действующих инструкции и правил, регламентирующих вопросы безопасности движения и должностных инструкции	грубое
216	Проведение ежедекадных проверок по тематике «День безопасности»	грубое

217	Обеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности	незначительное
218	Предоставление информации о допущенных нарушениях безопасности повлекших нарушения безопасности движения на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, участниками перевозочного процесса, вспомогательными службами железнодорожного транспорта, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности в орган государственного транспортного контроля и его территориальные подразделения, в оперативном порядке не позднее суток, а в случаях столкновений, сходов поездов и подвижного состава – не позднее одного часа, с момента происшествия.	незначительное
219	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). Укладывание и закрепление грузов выгруженных или подготовленных к погрузке около пути так, чтобы габарит приближения строений не нарушался.	грубое
220	Не допущение пользования поездной диспетчерской и стрелочной связью для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов. Не допущение включения в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме исполнительных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по станции.	грубое
221	Не допущение занятия подвижным составом пути постоянной стоянки восстановительных и пожарных поездов, специальных автотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ.	грубое
222	Обеспечение условия для работы в служебных зданиях и помещениях, предназначенных для работников, связанных с движением поездов (дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, работников дистанции сигнализации и связи и другие.). Установление в служебных помещениях дежурных по станциям приборов управления и контроля, в том числе аппаратуры автоматизированного рабочего места, непосредственно относящаяся к работе дежурного по станции, а также пульты централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями, регистрирующая аппаратура средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда.	грубое
223	Проведение на станционных путях работы, требующие 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. Выполнение на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, таких работ в указанном порядке, но только с согласия поездного диспетчера. Замена регистрируемой в журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по станции (на участках с диспетчерской централизацией - поездному диспетчеру) при производстве таких работ на контактной сети с отключением напряжения, но без нарушения целостности пути и искусственных сооружений, а также при выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись о начале и о к о н ч а н и и р а б о т . Проведение ввода устройств в действие по окончании работ дежурным по станции на основании записи руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств автоматики и телемеханики, связи и контактной сети или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по станции с последующей личной подписью руководителя работ.	грубое
	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,	

224	<p>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. Извещение дежурным по станции поездного диспетчера о неисправностях технических устройств, создающих угрозу безопасности движения поездов. Осуществление отметки соответствующим работником об устранении неисправностей в журнале осмотра формы ДУ-46, удостоверяющаяся его подписью и подписью дежурного по станции.</p>	грубое
225	<p>Наличие порядкового номера, серии и наименования станций в каждом жезле, ограничивающих перегон. Соответствие своей серий жезлов каждому перегону. Допущение установки жезловых аппаратов одной серии не чаще, чем через три перегона, а на подходах к узлам - через два в жезловых аппаратах обеих станций, ограничивающих перегон, при отсутствии на нем поездов в сумме четного числа жезлов.</p>	грубое
226	<p>Обеспечение проведения ремонта сооружений и устройств при обеспечении безопасности движения и охраны труда, без нарушения графика движения поездов. Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов предусмотрено окон и учет ограничения скорости, вызываемые этими работами.</p>	грубое
227	<p>Соблюдение порядка использования технических средств станции установленным техническо-распорядительным актом станции, регламентирующий безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по станции, безопасность внутростанционной маневровой работы и соблюдение охраны труда.</p>	грубое
228	<p>Соблюдение требований приема поездов на станцию на свободные пути, предназначенные для этого техническо-распорядительным актом станции, и только при открытом входном сигнале, а пассажирских поездов, кроме того, на пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации. Установление приказом Национальной железнодорожной компании обеспечение безопасности движения пассажирских поездов при приеме на пути, не оборудованных этими устройствами. Обеспечение дежурным по станции наличие свободных путей для своевременного приема поездов. Несение ответственности за всякую не вызванную необходимостью задержку поезда у закрытого входного сигнала дежурным по станции.</p>	грубое
229	<p>Не допущение дежурным по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поездным диспетчером:</p> <ul style="list-style-type: none"> - открывания выходного светофора; - 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. При отправлении поездов со станций их формирования, станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или станций, где предусмотрена замена сигнальных дисков, обозначающих хвост поезда, дежурный по станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава разрешения на занятие перегона также убеждение в наличии поездного сигнала на последнем вагоне в соответствии с порядком, установленным техническо-распорядительным актом станции. 	грубое
230	<p>Наличие радиосвязи, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи как основного средства передачи указаний при маневровой работе. Разрешение подачи сигналов при маневровой работе ручными сигнальными приборами. Обеспечение составителем поезда исправной носимой радиостанцией. Использование имеющихся на станциях устройств радиосвязи и двусторонней парковой связи для организации маневровой работы и обеспечения безопасности движения.</p>	грубое
	<p>Остановка подвижного состава на станционных путях в границах, обозначенных предельными столбиками. Обеспечение надежного закрепления от ухода тормозными башмаками, стационарными</p>	

231	устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или другими средствами закрепления, стоящие на станционных путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав.	грубое
232	Право отмены предупреждения, установленное впредь до отмены, имеет только тот работник, которым оно установлено, или непосредственный его начальник. Отмену установленных предупреждений или повышения установленной предупреждением скорости движения поездов осуществляют должностные лица, устанавливающие предупреждение, дающие поручение подчиненным им руководителям линейных подразделений после выполнения соответствующих работ. Указание в заявке на выдачу предупреждения о таком поручении. Осуществление отмены предупреждений, выдаваемых по заявкам начальников путеизмерительных и дефектоскопных вагонов директором дистанции пути или его заместителем.	грубое
233	Нахождение под постоянным контролем поездного диспетчера, дежурного по станции, осуществляющие меры, обеспечивая беспрепятственное и безопасное следование поездов, в составе имеющего вагоны с взрывчатыми материалами, при следовании по участкам. Заблаговременное сообщение дежурным по станции формирования поезда поездному диспетчеру о предстоящем отправлении поезда, в составе имеющего вагоны с взрывчатыми материалами.	грубое
234	Знание и четкое выполнение работником связанных с движением поездов правил безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам. Не допущение следования поездов с вагонами, имеющими неисправности, выявленных приборами контроля состояния подвижного состава и его ходовых частей.	грубое
235	Размещение в пределах габаритов погрузки при перевозке на открытом подвижном составе грузов (с учетом упаковки и крепления).	грубое
236	Предъявление к перевозке грузоотправителями грузов, в том числе опасных в таре и упаковке. Не допущение к перевозке опасных грузов в поврежденной таре или с открытыми пробками (крышками, люками).	грубое
237	Не допущение перевозки грузов на открытом подвижном составе, упакованных с применением бумаги, пергаменты, толи и других легкогорючих материалов. Обеспечение упаковки груза в плотные ящики из многослойной фанеры или из плотно подогнанных между собой строганных досок, при необходимости применения таких материалов в качестве защиты от механических повреждений и воздействия атмосферных осадков.	грубое
238	Сопровождение груза следующей с контрольной рамой опытным работником дистанции пути соответствующей квалификации.	грубое
239	Не допущение транспортировки пищевых продуктов в транспортных средствах, в которых ранее перевозились опасные грузы.	грубое
240	Не допущение транспортировки пищевых продуктов совместно с непродовольственными грузами. Допущение совместной перевозки в одном вагоне, контейнере разных видов пищевых продуктов, только в отношении не выделяющих и не воспринимающих запахи продуктов, имеющих одинаковые условия их перевозки и способ обслуживания по согласованию с органами государственного санитарно-эпидемиологического надзора на железнодорожном транспорте.	грубое
241	Размещение и крепление грузов на открытом подвижном составе должно исключать сдвиг и порчу груза при перевозке.	грубое
242	Наличие условий размещения грузов в вагонах: не допущение превышения массы груза с учетом реквизитов крепления, трафаретной грузоподъемности вагона. Не допущение превышения допустимых значений при смещении общего центра тяжести груза относительно продольной и поперечной осей вагона, а также нагрузки на элементы кузова вагона.	грубое

243	Не допущение перевозки грузов в открытом подвижном составе с наружной упаковкой из бумаги, пергамина и других легкогорючих материалов.	грубое
244	Не допущение в зонах повышенной опасности: стояния на подножках и переходных площадках, лестницах и других наружных частях железнодорожного транспорта; открывания дверей вагонов на ходу поезда; задерживания открытия и закрытия автоматических дверей пригородных поездов.	грубое
245	Обеспечение приема поездов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы) и негабаритными грузами на пути, указанные в техническо-распорядительном акте станции.	грубое
246	Ограждение со стороны горки, полугорки или вытяжного пути двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 метров друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 метров при наличии в перевозочных документах штемпеля «Не спускать с горки» вагоны с взрывчатыми материалами, цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные пути. Остановка последующих отцепов, направляемые на эти пути, перед местом расположения охранных тормозных башмаков до накопления группы, состоящей не менее чем из 10 вагонов.	грубое
247	Не допущение занятия улавливающих тупиков любым подвижным составом, а предохранительных тупиков – пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, грузовыми вагонами с опасными грузами.	грубое
248	Установление на особых путях вагонов с взрывчатыми материалами на станциях вне поездов указанных в техническо-распорядительном акте станции, где стоянка их наиболее безопасна, за исключением, вагонов, находящихся под накоплением на путях сортировочных парков. Обеспечение таких вагонов сцеплением, надежным закреплением от ухода и ограждением переносными сигналами остановки. Установление стрелок, ведущих на пути стоянки таких вагонов, в положение, исключающее возможность заезда на эти пути, и запираения. Наличие указаний в техническо-распорядительном акте станции порядка запираения и хранения ключей от стрелок, также закрепление вагонов на станционных путях.	грубое
249	Не допущение постановки в поезда и следованию платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не дано особых указаний.	грубое
250	Соблюдение квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом.	грубое
251	Знание и четкое выполнение работниками, связанными с движением поездов правил безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам. Принятие всех зависящих от них мер к его остановке и к ликвидации опасности в случае опасности, угрожающей поезду с взрывчатыми материалами (горение букс, излом оси, сход подвижного состава, возгорание вагона или груза), локомотивные и кондукторские бригады, лица, осуществляющие охрану и сопровождение грузов, дежурные по станциям, а также другие работники, связанные с приемом, отправлением, пропуском и обслуживанием поездов. Не допущение следования поезда с вагонами, имеющими неисправности, выявленные приборами контроля состояния подвижного состава и его ходовых частей.	незначительное
252	Обеспечение перевозчиком по договору перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа в пункт назначения, предоставление ему места в поезде согласно проездному документу (билету), оплаченную пассажиром за проезд. Оформление договора на перевозку пассажира в форме проездного документа (билета), на перевозку багажа - багажной квитанций, а на перевозку грузобагажа - грузобагажной квитанций.	значительное

253	Обеспечение перевозчиком продажи проездных документов (билетов) до указанной пассажиром станции назначения.	значительное
254	Обеспечение перевозчиком установленные Правилами перевозок формы проездных документов (билетов), порядок их продажи и сроки действия.	значительное
255	Соответствие подвижного состава, СПС, выходящие на железнодорожные пути, независимо от принадлежности и форм собственности, требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта	грубое
256	Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей: 1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава; 2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки; 3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях; 4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов); 5) массу тары (кроме локомотивов). Нанесение следующих надписей: 6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном подвижном составе - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных п р и б о р о в ; 7) 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; 8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах – грузоподъемность;	незначительное
257	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики.	незначительное
258	Не допущение выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, в том числе СПС, имеющих неисправности, угрожающие безопасности движения.	грубое
259	Обеспечение своевременного прохождения подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания.	грубое
260	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
261	Проведение комиссионного осмотра тягового подвижного состава, а также пассажирских вагонов, СПС два раза в год (весной и осенью).	незначительное
262	Обеспечение периодического осмотра локомотивных, а также установленных на пассажирском, моторвагонном и СПС устройств безопасности и поездной радиосвязи на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств, также владельцами инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава.	грубое
263	Осуществление внесенных изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, с соблюдением требований эксплуатационной документации.	грубое
264	Оборудование системой автоматического управления электроотопления вагонов, включаемых в пассажирские поезда с электроотоплением.	грубое
265	Не допущение включения 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.	грубое

266	Не допущение подачи под погрузку грузов и посадку людей вагонов без предъявления их к техническому обслуживанию. Проведение записи в журнале предъявления вагонов грузового парка к техническому обслуживанию ВУ-14 при признании их годными.	грубое
267	Осуществление проверки при техническом обслуживании: 1) состояние и износ оборудования, узлов и деталей и их соответствие установленным размерам; 2) исправность действия устройств безопасности и устройств радиосвязи, тормозного оборудования и автосцепного устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, электрических цепей; 3) состояние и исправность ходовых частей. Суммарный зазор между скользящими с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, включая хоппер-дозаторы типа ЦНИИ-ДВЗ, допускается не более 20 миллиметров и не менее 4 миллиметров, 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 миллиметров и не менее 6 миллиметров, а у думпкаров типов ВС-80, ВС-82, ВС-85 - не более 20 миллиметров и не менее 12 миллиметров; 4) исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней; 5) наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на путь деталей и оборудования подвижного состава.	грубое
268	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
269	Подвержение периодическому испытанию устройств электрической защиты, средств пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики на пассажирских вагонах.	грубое
270	Оборудование автоматическими тормозами, применяющими различные режимы торможения, в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути - подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава, и электропневматическими тормозами - пассажирские вагоны, моторвагонный подвижной состав и локомотивы, предназначенные для вождения пассажирских поездов. Обладание автоматических и электропневматических тормозов подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивающих плавность торможения, а также остановки поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения). Обеспечение автоматических и электропневматических тормозов подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава тормозным нажатием, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данным. Оборудование грузовых вагонов, включаемых в хозяйственные, пригородные поезда для перевозки людей стоп-краном. Установление опломбированных стоп-кранов в тамбурах, внутри вагонов, пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе.	грубое
271	Оборудование ручными тормозами локомотивов, пассажирских, грузовых вагонов, моторвагонного и СПС. Наличие в грузовых вагонах переходной площадки со стоп-краном и ручным тормозом согласно конструкции. Содержание ручных тормозов железнодорожного подвижного состава в исправном состоянии и обеспечение их расчетного тормозного нажатия.	грубое
272	Оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава.	грубое
	Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов: 1) у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 миллиметров;	

273	<p>2) у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 миллиметров;</p> <p>3) у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 миллиметров;</p> <p>4) у специального подвижного состава в порожнем состоянии - не более 1080 миллиметров, в груженом - не менее 980 миллиметров.</p>	грубое
274	<p>Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более:</p> <p>1) в грузовом поезде - 100 миллиметров;</p> <p>2) между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда - 110 миллиметров;</p> <p>3) между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 миллиметров;</p> <p>4) в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 километров в час - 70 миллиметров;</p> <p>5) то же со скоростью 121-140 километров в час - 50 миллиметров;</p> <p>6) между локомотивом и подвижными единицами специальными подвижными составами - 100 миллиметров.</p> <p>Оборудование без зазорной автосцепкой между вагонами пассажирского поезда, следующий со скоростью 161 километров в час и более.</p>	грубое
275	Наличие ограничителей вертикальных перемещений на автосцепках пассажирских вагонов, а также на автосцепках СПС, локомотивов работающих по технологии совместно в сцепе с пассажирским поездом.	грубое
276	<p>Наличие 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</p> <p>Обеспечение осмотром под подвижным составом колесных пар, обыкновенному и полному освидетельствованию, а также при каждой подкатке регистрированию в соответствующих журналах или паспортах.</p>	грубое
277	<p>Не допущение выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, 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, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:</p> <p>1) при скоростях движения от 120 километров в час до 140 километров в час: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 миллиметров; толщина гребня более 33 миллиметров или менее 28 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня;</p> <p>2) при скоростях движения до 120 километров в час: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения более 7 миллиметров, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 миллиметров, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 миллиметров; толщина гребня более 33 миллиметров или менее 25 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у подвижного состава с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня;</p> <p>3) вертикальный подрез гребня высотой более 18 миллиметров, измеряемый специальным шаблоном;</p> <p>4) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и СПС, а также у вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками и подшипниками кассетного типа глубиной более 1 миллиметров, а у тендеров более 2 миллиметров.</p>	грубое
	Удовлетворение колес пассажирских вагонов производства компании «PatentesTalgoS.L.» следующим требованиям технологической инструкции завода-изготовителя и	

278	<p>дополнительным требованиям:</p> <p>1) расстояние между внутренними гранями колес 1440 миллиметров, у вагонов производства компании «PatentesTalgoS.L.», обращающихся в поездах со скоростью до 160 километров в час, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 миллиметров и в сторону уменьшения не более 1 миллиметра;</p> <p>2) толщина гребня не менее 28 миллиметров, толщина обода колеса – не менее 40 миллиметров, прокат по кругу катания - не более 3 миллиметров;</p> <p>3) разница диаметров колес по кругу катания при обточке с выкаткой колесной пары - не более 0,5 миллиметров, без выкатки - не более 1 миллиметра;</p> <p>4) разница диаметров колес между тележками смежных вагонов – не более 5 миллиметров;</p> <p>5) при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания глубиной до 0,5 миллиметров скорость движения не превышение 140 километров в час;</p> <p>6) при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания глубиной от 0,5 миллиметров до 1 миллиметров скорость движения не превышение 120 километров в час;</p> <p>7) при обнаружении ползуна глубиной более 1 миллиметра необходимо руководствоваться Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта.</p>	грубое
279	Отсутствие в пассажирских вагонах подвижного состава, в зоне возможного перемещения пассажиров и обслуживающего персонала (на уровне головы, ног, туловища) элементов конструкции и оборудования, которые их могут травмировать.	грубое
280	Не допущение блокирования проходов, тамбура и выхода в пассажирских вагонах, в вагонах дизель-поездов и электропоездов при перевозках пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправлений железнодорожным транспортом.	грубое
281	Обеспечение безопасной работы без нанесения ущерба здоровью и безопасности пассажиров любого устройства, предназначенное для использования пассажирами.	грубое
282	Наличие системы аварийного освещения, обеспечивающая достаточную интенсивность освещения и ее продолжительность согласно технической документации в пассажирских вагонах, на моторвагонном подвижном составе и локомотивах. Предусмотрение путей и средств аварийной эвакуации пассажиров и обслуживающего персонала из вагонов.	грубое
283	Не допущение провоза предметов, веществ или других материалов и изделий, создающих угрозу химического отравления пассажиров и угрозу безопасным условиям перевозки багажа, грузобагажа (легковоспламеняющиеся жидкости, газы, взрывчатые и ядовитые вещества) и почтовых отправлений в вагонах пассажирского поезда.	грубое
284	<p>Не допущение в вагонах пассажирских поездов в пути их следования:</p> <ul style="list-style-type: none"> - эксплуатации вагона с утечкой тока на корпус вагона; - эксплуатации неисправного электрооборудования, осветительной сети, нагревательных приборов, а также оставлять работающее электрооборудование без присмотра; - замены перегоревших электрических ламп другими, мощность которых выше установленной заводом-изготовителем и схемой; - установку предохранителей, не соответствующих установленному номиналу для данной цепи; - зарядки аккумуляторных батарей способом, не установленным в гармонизированных стандартах или инструкцией завода-изготовителя вагонов; - включения нагревательных приборов и других электроприборов, не предусмотренных схемой и инструкцией завода-изготовителя вагонов; - хранения посторонних предметов в нишах с электроаппаратурой, складирование горючих материалов вблизи приборов отопления, электросветильников; - вскрытия кожухов и производство ремонта или регулировки стабилизаторов на вагонах в пути следования; - включения токопотребителей вагона без соответствующего контроля за средствами измерений при этом (за показаниями на вольтметре, амперметре); - включения электрокалориферов при неработающей вентиляции и допускать их перегрев сверх допустимой температуры выше 28⁰С по показанию дистанционного термометра; 	грубое

	<p>- использования междувагонных электрических соединений (штепселя, головки и прочее) не защищенными холостыми розетками и защитными коробками;</p> <p>- эксплуатации неисправных аккумуляторных батарей (при наличии короткозамкнутых элементов, обрыве более 20 % жил гибкой перемычки или провода, без крышек или с открытыми коробками предохранителей, с поврежденными или залитыми электролитом чехлами, с несоответствующей плотностью и уровнем электролита).</p>	
285	Не допущение перевозки людей, животных, опасных и особо опасных грузов без соблюдения требований санитарно-эпидемиологической безопасности.	грубое
286	Обеспечение оснащения входных дверей системой (устройствами) открывания/закрывания и системой контроля, гарантирующими безопасность пассажиров и обслуживающего персонала.	грубое
287	Оборудование пассажирских вагонов: системой кондиционирования воздуха, внутripоездной телефонной связью, системой контроля нагрева бункс, установкой поездного радиовещания. Оборудование скоростных пассажирских вагонов дополнительным централизованным электроснабжением. Оборудование скоростных моторвагонных подвижных составов системой кондиционирования воздуха, внутripоездной телефонной связью, системой контроля нагрева бункс.	значительное
288	Осуществление оформления проездных документов (билетов) на пассажирские поезда с помощью терминалов Автоматизированной Системы Управления (далее – АСУ) и по ручной технологии при предоставлении документа, удостоверяющего личность лица, желающего приобрести проездной документ (билет), либо с доставкой по месту требования пассажира. Осуществление продажи проездных документов (билетов) в билетных кассах и/или через электронные системы продажи. Осуществление доставки проездных документов (билетов) по месту требования пассажира за дополнительную плату. Допущение продажи проездных документов проводниками в поездах, сформированных из вагонов с местами для сидения, а также в общих вагонах пассажирских поездов, на станциях, где отсутствуют билетные кассы.	значительное
289	Осуществление перевозчиками продажи проездных документов (билетов) на поезда своего формирования. Допущение организации продажи проездных документов (билетов) других перевозчиков на основании заключенных договоров. Установление уполномоченным лицом Перевозчика, исходя из местных условий и графика движения поездов время работы билетных касс на вокзалах (станциях). Установление пассажирским агентством, исходя из местных условий времени работы билетных касс вне зданий железнодорожных вокзалов. Обеспечение открытия билетных касс на всех станциях и остановочных пунктах при продаже 50 и более проездных документов (билетов) в сутки. Принятие Перевозчиком решения об организации продажи проездных документов (билетов) на станциях и остановочных пунктах при продаже менее 50 проездных документов (билетов) в сутки.	значительное
290	Осуществление предварительной продажи проездных документов в сроки от 45 до 1 суток до отправления поезда. Определение окончания времени продажи проездных документов (билетов) на отходящий поезд технологическим процессом работы станции (вокзала). Доведения до сведения пассажиров указанной информации.	значительное
291	Осуществление оформления проездного документа (билета) при наличии документа, удостоверяющего личность пассажира (паспорт, военный билет, удостоверение личности, справка об освобождении, временное удостоверение личности, удостоверение беженца, для детей в возрасте до 16 лет - свидетельство о рождении), а для оформления льготного или бесплатного проездного документа (билета) и документов, дающих право на льготы. Не обязательное предъявление документов, удостоверяющих личность при оформлении проездных документов (билетов) на поезда, сформированные из вагонов с местами для сидения.	значительное

	Выдача проездного документа (билета) за наличный или безналичный расчет. Оформление проездных документов (билетов) только на проезд в беспересадочном сообщении.	
292	<p>При оформлении проездных документов (билетов) через АСУ сведения печатаются билетопечатающим устройством, подключенным к терминалу этой системы. При оформлении льготного и бесплатного проезда через АСУ сведения о доплате за повышение категории проезда печатаются на том же бланке проездного документа (билета). Подчистки на проездных документах (билетах) не допускаются. В проездных документах (билетах), оформляемых через АСУ, билетному кассиру на промежуточных станциях допускается вручную исправлять только номер поезда в случае, если он изменяется по ходу следования.</p> <p>Допущение приобретения пассажиром проездных документов (билетов) всех мест одного купе. В этом случае пассажир оплачивает стоимость проезда по полному тарифу по общему количеству приобретенных мест в купе. При этом не допущение проезда лиц, не указанных в проездном документе (билете).</p> <p>Не допущение оформление проездных документов (билетов) более четырех мест на один поезд на одно лицо. Оформление проезда на одного человека (за исключением организованных групп пассажиров и специальных перевозок) осуществляется на одном бланке проездного документа (билета).</p>	значительное
293	<p>Проведение оформления проездных документов (билетов) неавтоматизированным способом через диспетчерский терминал с использованием шариковой ручки (синими, черными или фиолетовыми чернилами), разборчиво без сокращения слов. Допущение применение штемпелей с готовым текстом.</p> <p>Осуществление резки контрольного талона бланка в соответствии со стоимостью проезда, типом вагона, категорией поезда и количеством пассажиров (на групповом проездном документе (билете), после заполнения соответствующих граф на обеих частях (бланк и корешок) проездного (билета).</p> <p>Проставление мастичных или игольчатых компостерных отметок со следующими отчетливо различимыми данными на проездном документе (билете), оформленном по ручной технологии выдаваемом пассажиру: номер поезда, число, месяц, год. Обозначение года при необходимости, только одной цифрой.</p> <p>Проведение игольчатого компостирования проездных документов (билетов) одновременно с корешками на перегибе после складывания их вдвое по горизонтальной линии с захватом первой части, причем вкладывание корешка внутрь бланка проездного документа (билета). Нанесение на бланк и корешок проездного документа (билета) мастичного компостера.</p>	значительное
294	Не допущение перепродажи проездных документов (билетов).	значительное
295	<p>Продление (путем отметки об отсрочке на самом проездном документе) уполномоченным лицом (работником вокзала) срока действия проездного документа (билета), в следующих случаях:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) при непредставлении пассажиру места в поезде (кроме поезда, сформированного из вагонов с местами для сидения) на время до отправления следующего поезда, в котором пассажиру будет предоставлено место; 2) в пунктах пересадки при опоздании согласованных поездов на все время задержки транзитного пассажира до предоставления ему возможности продолжить поездку; 3) при остановке пассажира в пути - всего на срок не более 10 суток. <p>Не допущение продления срока действия проездных документов (билетов) в других случаях.</p>	значительное
296	<p>Предъявление пассажиром при посадке в пассажирский поезд, надлежащим образом оформленный проездной документ (билет) и документ, удостоверяющий личность.</p> <p>Обеспечение проверки проводником вагона при посадке пассажира в вагон проездного документа (билета) и документа, удостоверяющего его личность, реквизиты (Ф.И.О.), указанные в проездном документе (билете).</p> <p>При посадке в поезда, сформированные исключительно из вагонов с местами для сидения, предъявление документа удостоверяющего личность не требуется.</p>	значительное

	<p>Проведение проверки проводником вагона соответствие габарита ручной клади установленной нормы при посадке пассажиров в поезд.</p> <p>Предупреждение проводником вагона пассажиров при посадке в вагон о том, чтобы они не забыли проездные документы (билеты) у провожающих, а также принятие в пути следования мер к недопущению проезда безбилетных пассажиров и провозу ручной клади сверх установленной нормы (размера).</p>	
297	Не допущение посадки в поезд пассажира при несоответствии фамилии пассажира с фамилией, указанной в предъявляемом проездном документе (билете).	значительное
298	<p>Не допущение при проезде в вагоне пассажирских поездов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) проезда без наличия проездных документов (билетов); 2) проезда на подножках, крышах вагонов и под вагонами, производить посадку и высадку на ходу поезда; 3) провоза ручной клади, которая может повредить или загрязнить вагон или вещи других пассажиров, а также зловонные, огнеопасные, отравляющие, легко воспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества; 4) остановки поезда стоп-краном без необходимости; 5) проезда в тамбурах и на переходных площадках; 6) курение в не установленных местах; 7) выбрасывание из окон и дверей вагонов мусор и другие предметы. 	грубое
299	Не допущение к перевозке ручной кладью вещи, повреждающие или загрязняющие вагон или вещи других пассажиров, а также заряженное оружие (за исключением случаев имеющих государственное значение), зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества.	грубое
300	Признание пассажира безбилетным при не соответствии фамилии и инициалов, указанных в документе, удостоверяющего его личность, а также с льготным проездным документом без документов, подтверждающих право на пользование им. Составление акта общей формы при осуществлении высадки безбилетного пассажира на первой тарифной станции, имеющего билетную кассу.	грубое
301	При выявлении неоплаченного багажа в пассажирских поездах, составление акта (в 3-х экземплярах) на провоз неоплаченного багажа работниками Перевозчика, на которых в установленном порядке возложено осуществление проверок, взыскание тарифа (провозная плата) по квитанции ЛУ – 9в.	значительное
302	Составление и подписывание акта о подключении (модернизации, замене, передислокации) терминального оборудования к АСУ в количестве 4-х экземпляров после установки оборудования АСУ и проверки его работоспособности, комиссия в составе представителей пользователя и Национальной железнодорожной компании, проведение осмотра помещения и оборудования нового пункта продажи на предмет соответствия требованиям к помещению для установки терминального оборудования, требованиям к терминальному оборудованию АСУ, его использованию и эксплуатации. Не допущение исправления в акте.	значительное
303	Осуществление мониторинга соблюдения технологии оформления проездных документов (билетов), работы билетных касс не реже одного раза в год в течение всего периода доступа к АСУ Национальной железнодорожной компании.	значительное
	<p>Соблюдение категории пассажирского вагона, в том числе по уровню комфортности:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) общий вагон с жесткими местами для сидения - вагон, оборудованный общим электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, общей радиоточкой, туалетами (с туалетной бумагой и мылом), резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, наличием занавесок на окнах, чайными принадлежностями, посудой и медицинской аптечкой; 2) плацкартный вагон с жесткими местами для лежания - вагон, оборудованный общим и местным электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, общей радиоточкой, туалетами (с туалетной бумагой и мылом), резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, наличием занавесок на окнах, чайными принадлежностями и посудой, комплектами постельных принадлежностей (подушка, одеяло, матрац с чехлом), постельного белья (2 	

простыни, 1 наволочка, 1 полотенце) и медицинской аптечкой;

3) пассажирские вагоны, предназначенные для перевозки организованных детских коллективов, снабжаются ремнями безопасности для верхних полок. К данному типу вагона отнесены вагоны класса «Турист» - 20-ти местных вагоны с 4-местными купе со спальными местами для лежания, нижние места трансформируются в четыре кресла для сидения, в каждом купе имеется умывальник;

4) вагон с 4-местным купе с жесткими местами для лежания - вагон, оборудованный общим и индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, туалетами (с туалетной бумагой и мылом), резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, индивидуальной радиоточкой, наличием штор и занавесок, ковриков и ковровых дорожек в коридорах и купе, чайными принадлежностями и посудой, комплектами постельных принадлежностей, куда входят: 2 простыни, 1 наволочка, 1 вафельное или махровое полотенце, подушка, одеяло, матрас с чехлом и вешалками-плечиками для верхней одежды по одной на каждое спальное место;

5) вагон с 2-местными купе с местами для лежания с нижним расположением мягких диванов (далее – СВ) и с 4-местными купе с мягкими креслами для сидения - вагон, оборудованный общим и индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, видео и телеаппаратурой, туалетами (с туалетной бумагой и мылом), резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, индивидуальной радиоточкой, наличием штор и занавесок, ковриков и ковровых дорожек в коридорах и купе, чайными принадлежностями и посудой, комплектами постельных принадлежностей, куда входят: 2 подушки, одеяло, покрывало, матрас с чехлом), 2 простыни, 2 наволочки, 1 льняное или махровое полотенце и вешалками-плечиками для верхней одежды по одной на каждое спальное место;

6) вагон габарита РИЦ с 2-местными купе с ярусным расположением мягких диванов, мягкими креслами для сидения с устройством по регулированию его положения – вагон, оборудованный общим и индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, туалетами (с туалетной бумагой и мылом), резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, индивидуальной радиоточкой, видео- и телеаппаратурой в купе, кнопкой вызова проводника, штор и занавесок, ковриков и ковровых дорожек в коридорах и купе, чайными принадлежностями и посудой, комплектами съемного инвентаря и имущества, не отличающего по цвету и рисунку, постельных принадлежностей (2 подушки, одеяло, покрывало, матрас с чехлом), постельного белья, куда входят (2 простыни, 2 наволочки, 1 вафельное, 1 льняное или махровое полотенце) и вешалками-плечиками для верхней одежды по две на каждое спальное место;

7) вагон габарита РИЦ с 3-х местным купе с местами для лежания с ярусным расположением мягких диванов – вагон оборудован общим и индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, раковинами для умывания пассажиров в каждом купе, биотуалетами, резервуаром с горячей и холодной водой;

8) плацкартный вагон с 6-и местными купе с местами для лежания и ярусным расположением полок – вагон оборудован общим электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, биотуалетами, резервуаром с горячей и холодной водой, система отопления электрическая централизованная от вагона-электростанции;

9) вагон дизель и электропоезда с жесткими местами для сидения – вагон, оборудованный общим электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, туалетом (с туалетной бумагой и мылом);

10) вагон электропоезда повышенной комфортности 3 класса – вагон, оборудованный общим электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, туалетом (туалетной бумагой и мылом), с 6-ти и 2-х местными стеклопластиковыми диванами с мягкими вставками;

11) вагон электропоезда повышенной комфортности 2 класса – вагон, оборудованный общим электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, туалетом (туалетной бумагой и мылом), с 2-х и 3-х местными блоками мягких кресел в два ряда с расположением друг за другом и одноместными креслами, со встроенными столиками, подголовниками, подлокотниками и с устройством для регулировки положения спинки;

	<p>12) вагон электропоезда повышенной комфортности 1 класса – вагон, оборудованный общим электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, туалетом (кроме моторных) (туалетной бумагой и мылом), с 2-х местными блоками мягких кресел в два ряда со встречной посадкой и одноместными креслами, со встроенными столиками, подголовниками, подлокотниками и с устройством для регулировки положения спинки;</p> <p>13) вагон Бизнес класса с 2-х местным купе с местами для лежания пассажиров с ярусным расположением мягких диванов – вагон оборудован общим и индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, раковинами для умывания пассажиров в каждом купе, биотуалетами, резервуаром с горячей и холодной водой, кнопкой вызова проводника;</p> <p>14) вагон Гранд класса с 2-х местным купе с местами для лежания пассажиров с ярусным расположением мягких диванов – вагон оборудован общим и индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, раковинами для умывания пассажиров, биотуалетом и душевой в каждом купе, резервуаром с горячей и холодной водой, кнопкой вызова проводника</p>	
305	Наличие в составе поезда, вагона с подъемными устройствами для посадки и высадки лиц, передвигающихся на инвалидных кресло-колясках. Наличие в вагонах специализированных мест для лиц, передвигающихся на инвалидных кресло-колясках.	грубое
306	Соблюдение перечня обязательных услуг, включая оказание неотложной медицинской помощи, оказываемых пассажирам в пассажирских поездах и на вокзалах	грубое
307	Соблюдение перевозчиками порядка хранения, удержания, передачи багажа и грузобагажа	грубое
308	Наличие лицензии на перевозку грузов в сфере железнодорожного транспорта	значительное
309	Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию обеспечивают безопасное и плавное движение поездов.	грубое
310	Не допущение постановок в поезда грузовых вагонов, по состоянию, не обеспечивающих сохранность перевозимых грузов.	грубое
311	Прохождение каждого вагона поезда технического обслуживания на станциях формирования и расформирования, в пути следования - на станциях, предусмотренных графиком движения поездов, а при выявлении неисправности – осуществление ремонта.	грубое
312	<p>Проведение в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов технического обслуживания и ремонта вагонов.</p> <p>Обеспечение работниками пунктов технического обслуживания безопасности движения и проследования вагонов в исправном состоянии в составе поезда в пределах гарантийного участка.</p> <p>Установление гарантийных участков для грузовых поездов исходя из протяженности участков обращения локомотивов, необходимости проведения полной пробы автотормозов, технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов.</p>	грубое
313	Не допущение без технического осмотра отправления со станции СПС, находящегося в оперативном резерве.	грубое
314	Наличие расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары 1440 миллиметров. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 километров в час до 140 километров в час, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 миллиметров и в сторону уменьшения не более 1 миллиметра, при скоростях до 120 километров в час отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 миллиметров.	грубое
315	Не допущение поставки в поезда и допущения к следованию: порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями, вагонов для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по кругу катания.	грубое
316	Соблюдение установленного противопожарного режима, не допущение к работе лиц, не прошедших инструктаж по соблюдению мер противопожарной безопасности.	грубое

317	Сообщение лично машинистом дежурному по станции или поезвному диспетчеру через главного кондуктора или работника локомотивной бригады (письменно, по телефону или радиосвязи) после остановки на перегоне поезда о невозможности продолжения движения вперед и его обязательного возврата на станцию отправления. Обеспечение поездным диспетчером закрытия перегона (соответствующий путь перегона) и установление порядка возвращения поезда на станцию отправления после получения такого сообщения.	грубое
318	Возможность использования на участках, оборудованных автоблокировкой и поездной радиосвязью, в условиях хорошей видимости для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду: 1) одиночного локомотива, следующего по перегону за остановившимся поездом; 2) локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, следующего по перегону за остановившимся поездом; 3) сзади идущий грузовой поезд без отцепки от него ведущего локомотива. Тот или иной способ оказания помощи осуществляется по регистрируемому приказу поездного диспетчера, передаваемому машинистам обоих локомотивов после всесторонней оценки им создавшейся обстановки. Запрещение для оказания помощи отцеплять локомотив от людского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами). Такие поезда нельзя также использовать для оказания помощи без отцепки локомотива от состава.	грубое
5) Оператор локомотивной тяги		
319	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.	значительное
320	Обеспечение за счет работодателя форменной одеждой (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов.	незначительное
321	Предоставление участниками перевозочного процесса и владельцами железнодорожного подвижного состава уполномоченному органу информацию о проведенном плановом ремонте железнодорожного подвижного состава, а также магистральных, станционных и подъездных путей	незначительное
322	Соблюдение укомплектования и расстановку кадров в соответствии с перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований	грубое
323	Проведение периодического медицинского осмотра работников, а также предсменное освидетельствование локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов, в соответствии со статьей 155 Кодекса Республики Казахстан от 18 сентября 2009 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области здравоохранения.	грубое
324	Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.	значительное
325	Проведение периодических проверок работников, связанных с обслуживанием движений поездов, на предмет знания действующих инструкции и правил, регламентирующих вопросы безопасности движения и должностных инструкции	грубое
326	Проведение ежедекадных проверок по тематике «День безопасности движения».	грубое
327	Обеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ.	незначительное
	Предоставление информации о допущенных нарушениях безопасности повлекших нарушения безопасности движения на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, участниками перевозочного процесса, вспомогательными службами железнодорожного	

328	транспорта, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности в орган государственного транспортного контроля и его территориальные подразделения, в оперативном порядке не позднее суток, а в случаях столкновений, сходов поездов и подвижного состава – не позднее одного часа, с момента происшествия.	незначительное
329	Соответствие подвижного состава, СПС, выходящие на железнодорожные пути, независимо от принадлежности и форм собственности, требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта	грубое
330	Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей: 1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава; 2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки; 3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях; 4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов); 5) массу тары (кроме локомотивов). Нанесение следующих надписей: 6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном подвижном составе - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных п р и б о р о в ; 7) 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; 8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах – грузоподъемность;	незначительное
331	Ведение технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС.	незначительное
332	Не допущение выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, в том числе СПС, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения.	грубое
333	Обеспечение своевременного прохождения подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания. Не допущение выпуска в эксплуатацию специального подвижного состава, 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
334	Обеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности	незначительное
335	Обеспечение систематическими проверками 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
336	Проведение комиссионного осмотра тягового подвижного состава, а также пассажирских вагонов, СПС два раза в год (весной и осенью).	незначительное
337	Обеспечение периодического осмотра локомотивных, а также установленных на пассажирском, моторвагонном и СПС устройств безопасности и поездной радиосвязи на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств, также владельцами инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава.	грубое

338	Обеспечение оставления 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
339	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при условии соблюдения требований эксплуатационной документации.	грубое
340	Оборудование локомотивов и моторвагонного подвижного состава, (специального самоходного подвижного состава) средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемерами с регистрацией установленных показаний, локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации и устройствами безопасности.	грубое
341	Оборудование пассажирских локомотивов устройствами управления электропневматического торможения, отбора мощности для высоковольтного отопления. Оборудование локомотивов грузовых поездов устройством, приборами для контроля плотности тормозной магистрали.	грубое
342	Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом следующими средствами и устройствами безопасности: 1) системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста; 2) зеркалами заднего вида или другими аналогичными устройствами; 3) автоматической пожарной сигнализацией и системой пожаротушения; 4) блокировкой тормоза; 5) системой автоведения. Оборудование моторвагонного подвижного состава сигнализацией контроля закрытия дверей и связью «пассажир - машинист».	грубое
343	Оборудование маневровых локомотивов, обслуживаемых одним машинистом: 1) устройствами дистанционной отцепки их от вагонов; 2) вторым пультом управления; 3) зеркалами заднего вида; 4) устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива.	грубое
344	Запрещение выдачи локомотивов и моторвагонного подвижного состава, выработавшие установленный срок службы под грузовые и пассажирские поезда.	грубое
345	Не допущение выпуска локомотивов, моторвагонного и подвижного состава в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей: 1) неисправность прибора для подачи звукового сигнала; 2) неисправность пневматического, электропневматического, ручного тормозов или компрессора; 3) неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя; 4) неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности; 5) неисправность автостопа или устройства проверки бдительности машиниста; 6) неисправность скоростемера и его привода, регистрирующего устройства; 7) неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи «пассажир - машинист»; 8) неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи; 9) неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация; 10) неисправность системы подачи песка; 11) неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;	грубое

	<p>12) трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессора, излом рессорного листа ;</p> <p>13) трещина в корпусе буксы ;</p> <p>14) неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;</p> <p>15) отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь;</p> <p>16) трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;</p> <p>17) неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки; неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры; неисправность токоприемника;</p> <p>18) неисправность средств пожаротушения, автоматической пожарной сигнализации (предусмотренные в конструкции локомотива);</p> <p>19) неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;</p> <p>20) появление стука, постороннего шума в дизеле;</p> <p>21) отсутствие защитных кожухов электрооборудования;</p> <p>22) неисправность микропроцессорной системы управления локомотивом.</p>	
346	Пломбирование установленных на локомотивах и моторвагонном подвижном составе манометров, предохранительных клапанов, а также аппараты и приборы, регистрирующие расход электроэнергии и топлива.	незначительное
347	Обеспечение испытанием и освидетельствованием устройства электрической защиты, средства пожаротушения, пожарная сигнализация и автоматика, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах и моторвагонном подвижном составе	грубое
348	Оборудование автоматическими тормозами, применяющими различные режимы торможения, в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути - подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава, и электропневматическими тормозами - пассажирские вагоны, моторвагонный подвижной состав и локомотивы, предназначенные для вождения пассажирских поездов. Обладание управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивающие плавность торможения, а также остановки поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения) автоматические и электропневматические тормоза подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава. Обеспечение тормозным нажатием, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данным автоматического и электропневматического тормоза подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава. Оборудование стоп-краном грузовых вагонов, включаемые в хозяйственные, пригородные поезда для перевозки людей. Установление опломбированных стоп-кранов в тамбурах, внутри вагонов, пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе.	грубое
349	Оборудование ручными тормозами локомотивов, пассажирских, грузовых вагонов, моторвагонного и СПС. Наличие в грузовых вагонах переходной площадки со стоп-краном и ручным тормозом согласно конструкции. Содержание ручных тормозов железнодорожного подвижного состава в исправном состоянии и обеспечение их расчетного тормозного нажатия .	грубое
350	Наличие предохранительных устройств на всех частях рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых вызывает выход из габарита или падение на путь.	грубое
351	Оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава.	грубое
	Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов: 1) у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 миллиметров;	

352	<p>2) у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 миллиметров; 3) у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 миллиметров; 4) у СПС в порожнем состоянии - не более 1080 миллиметров, в груженом - не менее 980 миллиметров.</p>	грубое
353	<p>Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более: 1) в грузовом поезде - 100 миллиметров; 2) между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда - 110 миллиметров; 3) между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 миллиметров; 4) в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 километров в час - 70 миллиметров; 5) то же со скоростью 121-140 километров в час - 50 миллиметров; 6) между локомотивом и подвижными единицами СПС - 100 миллиметров. Оборудование пассажирского поезда, следующий со скоростью 161 километров в час и более беззазорной автосцепкой между вагонами.</p>	грубое
354	<p>Наличие 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. Обеспечение осмотром под подвижным составом колесных пар, обыкновенному и полному освидетельствованию, а также при каждой подкатке регистрированию в соответствующих журналах или паспортах.</p>	грубое
355	<p>Наличие расстояния между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары 1440 миллиметров. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 километров в час до 140 километров в час, допущения отклонения в сторону увеличения не более 3 миллиметров и в сторону уменьшения не более 1 миллиметра, при скоростях до 120 километров в час допущения отклонения в сторону увеличения и уменьшения не более 3 миллиметров.</p>	грубое
356	<p>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, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: 1) при скоростях движения от 120 километров в час до 140 километров в час: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 миллиметров; толщина гребня более 33 миллиметров или менее 28 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня; 2) при скоростях движения до 120 километров в час: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения более 7 миллиметров, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 миллиметров, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 миллиметров; толщина гребня более 33 миллиметров или менее 25 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у подвижного состава с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня; 3) вертикальный подрез гребня высотой более 18 миллиметров, измеряемый специальным шаблоном; 4) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и СПС, а также у вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками и подшипниками кассетного типа глубиной более 1 миллиметров, а у тендеров более 2 миллиметров.</p>	грубое

357	Постоянное содержание в работоспособном и активном состоянии технических и программных средств и обеспечивать требуемую надежность и достоверность.	грубое
358	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. Обеспечение 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
359	Предотвращение доступа обслуживающего персонала и пассажиров к незащищенным (неизолированным) частям электрооборудования железнодорожного подвижного состава, находящихся под напряжением и могущим стать источником поражения электрическим током в пути следования подвижного состава.	грубое
360	Обеспечение заблокирования в закрытом состоянии лестниц для подъема на крышу моторных вагонов электропоездов и обеспечения открывания с помощью реверсивной рукоятки контролера машиниста.	грубое
361	Обеспечение надежного ограждения вращающихся частей дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров и другого оборудования железнодорожного подвижного состава.	грубое
362	Наличие боковых и торцевых площадок на локомотивах с кузовом капотного типа. Установление поручней - барьеров с промежуточным ограждением на наружной стороне боковых и торцевых площадок, ограничительных планок по наружному периметру пола площадок.	грубое
363	Не допущение в зонах повышенной опасности: стояния на подножках и переходных площадках, лестницах и других наружных частях железнодорожного транспорта, открывания двери вагонов на ходу поезда, задерживания открытия и закрытия автоматических дверей пригородных поездов	грубое
б) Железнодорожные вокзалы		
364	Обеспечение населения на железнодорожном вокзале достоверной информацией о времени отправления и прибытия пассажирских поездов, стоимости 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. Предоставление информации обеспечивается также для инвалидов с использованием языков, текстов, шрифта Брайля, тактильного общения, крупного шрифта, доступных мультимедийных средств.	значительное
365	Содержание в исправном техническом состоянии вокзальных сооружений, предназначенные для обслуживания населения.	значительное
366	Обеспечение за счет работодателя форменной одеждой (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов.	незначительное
367	Соблюдение укомплектования и расстановку кадров в соответствии с перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований.	грубое
368	Проведение периодического медицинского осмотра работников, а также предсменное освидетельствование локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов, в соответствии со статьей 155 Кодекса Республики Казахстан от 18 сентября 2009 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области здравоохранения.	грубое
	Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом	

369	внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.	значительное
370	Проведение периодических проверок работников, связанных с обслуживанием движений поездов, на предмет знания действующих инструкции и правил, регламентирующих вопросы безопасности движения и должностных инструкции	незначительное
371	Проведение ежедекадных проверок по тематике «День безопасности движения».	грубое
372	Обеспечение в помещениях для работников, обслуживающих пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей удобного доступа для быстрого выполнения операций. Не допущение занимать для других целей помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров.	значительное
373	Обеспечение пассажирских и грузовых платформ, расположенных на линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, в прямых участках следующим нормам по высоте и расстоянию от оси пути: 1) 1100 миллиметров - от уровня верха головок рельсов для высоких платформ; 2) 200 миллиметров - от уровня верха головок рельсов для низких платформ; 3) 1920 миллиметров - от оси пути для высоких платформ; 4) 1745 миллиметров - от оси пути для низких платформ. В процессе эксплуатации допускаются изменения указанных в настоящем пункте норм в следующих пределах: по высоте до 20 миллиметров в сторону увеличения и до 50 миллиметров в сторону уменьшения; по расстоянию от оси пути до 30 миллиметров в сторону увеличения и до 25 миллиметров в сторону уменьшения.	грубое
374	Продление срока действия проездного документа (билета) (путем отметки об отсрочке на самом проездном документе) Уполномоченным лицом (работником вокзала) в следующих случаях: 1) при непредставлении пассажиру места в поезде (кроме поезда, сформированного из вагонов с местами для сидения) на время до отправления следующего поезда, в котором пассажиру будет предоставлено место; 2) в пунктах пересадки при опоздании согласованных поездов на все время задержки транзитного пассажира до предоставления ему возможности продолжить поездку; 3) при остановке пассажира в пути - всего на срок не более 10 суток. Не допущение продление срока действия проездных документов (билетов) в других случаях.	значительное
375	Наличие в железнодорожном вокзале билетных касс, помещении для ожидания, санитарно-бытовых помещений, в том числе специально оборудованные для инвалидов и маломобильных групп населения, комнаты матери и ребенка, объектов информационного обслуживания (в том числе объектов, связывающих пассажиров с единым справочно-информационным центром), медицинского пункта, пункта охраны общественного порядка.	значительное
376	Обеспечение переходов и выходов на пассажирские платформы и перроны доступом для инвалидов и маломобильных групп населения (оборудованные пандусами, специализированными лифтами).	грубое
377	Обеспечение доступа инвалидов к услугам в сфере железнодорожного транспорта на железнодорожных вокзалах и железнодорожных станциях: 1) выделение мест с установкой специальных дорожных знаков для парковки автотранспортных средств инвалидов; 2) приспособление зданий, подъезда к зданиям (входа в здание, лестниц), путей движения внутри здания для маломобильных групп населения; 3) оборудование информационными сигнальными устройствами и средствами связи, доступными для инвалидов с нарушениями зрения и (или) слуха, в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан; 4) наличие дежурной инвалидной кресло-коляски для обслуживания инвалидов с нарушениями опорно-двигательного аппарата и других маломобильных групп населения; 5) оборудование общественных туалетов кабинами для лиц, перемещающихся на инвалидных кресло-колясках;	грубое

	б) установление специализированных таксофонов для лиц, перемещающихся на инвалидных кресло-колясках.	
378	Обеспечение внеклассных и железнодорожных вокзалов 1-го класса дополнительно наличием 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
379	Обеспечение всех пунктов сервиса круглосуточной работой и быть легкодоступными для инвалидов и маломобильных групп населения.	значительное
380	Обеспечение расположения залов ожидания близко к выходам на перрон	значительное
381	Обеспечение владельцами вокзалов на железнодорожных вокзалах наличия медицинских пунктов путем заключения договоров с физическими и юридическими лицами, имеющими лицензию на занятие медицинской деятельностью	значительное
382	Обеспечение оказания населению бесплатной справочно-информационной услуги, связанных с перевозочным процессом, а именно: 1) посредством визуальной информации через информационные стенды, табло: информация о прибытии и отправлении пассажирского и пригородного поезда; расписание движения пассажирских и пригородных поездов; сведения о перевозчиках, выполняющих пассажирские и пригородные перевозки; информация о правах и обязанностях пассажиров на железнодорожном вокзале; 2) 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. Представление информации обеспечивается также для инвалидов и маломобильных групп населения с использованием языков, текстов, шрифта Брайля, тактильного общения, крупного шрифта, доступных мультимедийных средств.	значительное
383	Обеспечение оказания населению сотрудниками вокзалов бесплатной услуги, связанные с перевозочным процессом и обслуживанием пассажиров: 1) организация безопасной посадки/высадки на перроне пассажиров в вагоны поездов; 2) составление актов об опоздании пассажирских и пригородных поездов; 3) сопровождение инвалидов и маломобильных групп населения на или из пассажирских (пригородных) поездов.	значительное
384	Обеспечение на железнодорожных вокзалах: 1) ожидания прибытия поезда в залах ожидания; 2) допущения предоставления помещений для оказания услуг, связанных с обслуживанием и перевозкой пассажиров; 3) не допущение загромождения ручной кладью, багажом, иными предметами проходы в или из здания вокзала, на перроны, посадочные платформы, пешеходные мосты, настилы, тоннели; 4) не допущение нахождения на территории вокзала несовершеннолетних лиц без присмотра взрослых; 5) не допущение использования помещений, предназначенных для обслуживания пассажиров, для целей, не связанных с их обслуживанием; 6) расположение медицинских пунктов на первом этаже и имеющих свободный доступ на перроны, привокзальные площади и в залы ожидания пассажиров. Наличие расположения, ширины дверей и проходов с возможностью движения с медицинскими носилками; 7) допуск размещения на перронах вокзалов павильонов и киосков на расстоянии от пути не менее 2,5 метра в местах, не препятствующих свободному передвижению пассажиров (населению) по территории вокзала и прохождению в или из здания вокзала; 8) наличие освещения в темное время суток пассажирских платформ и сооружений, предназначенных для пассажиров.	значительное

385	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
386	Соблюдение перечня обязательных услуг, включая оказание неотложной медицинской помощи, оказываемых пассажирам в пассажирских поездах и на вокзалах	значительное
7) Оператор вагонов (контейнеров)		
387	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.	значительное
388	Обеспечение своевременного прохождения подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания.	грубое
389	Соблюдение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава.	грубое
390	Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей: 1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава; 2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки; 3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях; 4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов); 5) массу тары (кроме локомотивов). Нанесение следующих надписей: 6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном подвижном составе - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов; 7) 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; 8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах - грузоподъемность.	незначительное
391	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики.	незначительное

Приложение 2
к совместному приказу
Министра по инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 23 июня 2016 года № 319
и
Министра национальной экономики
Республики Казахстан
от 4 июля 2016 года № 312

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

Р е с п у б л и к и К а з а х с т а н

от 29 декабря 2015 года № 823

П р о в е р о ч н ы й л и с т
в с ф е р е г о с у д а р с т в е н н о г о к о н т р о л я
в о б л а с т и ж е л е з н о д о р о ж н о г о т р а н с п о р т а

Г о с у д а р с т в е н н ы й о р г а н , н а з н а ч и в ш и й п р о в е р к у

Акт о назначении проверки _____
(№ , д а т а)

Наименование проверяемого субъекта (объекта) _____

(ИИН), БИН проверяемого субъекта (объекта) _____

Адрес места нахождения _____

№	Перечень требований	Требуется	Н е т р е б у е т с я	Соответствует т р е б о в а н и я м	Н е с о о т в е т с т в у е т т р е б о в а н и я м
1	2	3	4	5	6
В отношении ветвевладельцев					
1	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.				
2	Осуществление эксплуатации подъездного пути на основании инструкции о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути, разрабатываемой ветвевладельцем и утверждаемой Национальным оператором инфраструктуры в соответствии с правилами перевозок.				
3	Проведение периодического медицинского осмотра работников, а также предсменное освидетельствование локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов, в соответствии со статьей 155 Кодекса Республики Казахстан от 18 сентября 2009 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области здравоохранения.				
4	Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также				

	отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.				
5	Обеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ.				
6	Предоставление информации о допущенных нарушениях безопасности повлекших нарушения безопасности движения на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, участниками перевозочного процесса, вспомогательными службами железнодорожного транспорта, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности в орган государственного транспортного контроля и его территориальные подразделения, в оперативном порядке не позднее суток, а в случаях столкновений, сходов поездов и подвижного состава – не позднее одного часа, с момента происшествия.				
7	Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей: 1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава; 2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки; 3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях; 4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов); 5) массу тары (кроме локомотивов). Нанесение следующих надписей: 6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном подвижном составе (далее - СПС) - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов; 7) 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; 8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах - грузоподъемность.				
8	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики.				
9	Обеспечение своевременного прохождения подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания.				

10	Проведение комиссионного осмотра тягового подвижного состава, а также пассажирских вагонов, СПС два раза в год (весной и осенью).				
11	Обеспечение оставления 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.				
12	Оборудование локомотивов и моторвагонного подвижного состава, (специального самоходного подвижного состава) средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемерами с регистрацией установленных показаний, локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации и устройствами безопасности.				
13	Оборудование маневровых локомотивов, обслуживаемых одним машинистом: 1) устройствами дистанционной отцепки их от вагонов; 2) вторым пультом управления; 3) зеркалами заднего вида; 4) устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива.				
	Не допущение выпуска локомотивов, моторвагонного и подвижного состава в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей: 1) неисправность прибора для подачи звукового сигнала; 2) неисправность пневматического, электропневматического, ручного тормозов или компрессора; 3) неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя; 4) неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности; 5) неисправность автостопа или устройства проверки бдительности машиниста; 6) неисправность скоростемера и его привода, регистрирующего устройства; 7) неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи «пассажир - машинист»; 8) неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи; 9) неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация; 10) неисправность системы подачи песка; 11) неисправность прожектора, буферного фонаря,				

14	<p>освещения, контрольного или измерительного прибора;</p> <p>12) трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессора, излом рессорного листа;</p> <p>13) трещина в корпусе буксы;</p> <p>14) неисправность буксового или моторно-осевого подшипника ;</p> <p>15) отсутствие или неисправность предусмотренной конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь;</p> <p>16) трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;</p> <p>17) неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки; неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры; неисправность токоприемника;</p> <p>18) неисправность средств пожаротушения, автоматической пожарной сигнализации (предусмотренные в конструкции локомотива);</p> <p>19) неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;</p> <p>20) появление стука, постороннего шума в дизеле;</p> <p>21) отсутствие защитных кожухов электрооборудования;</p> <p>22) неисправность микропроцессорной системы управления локомотивом.</p>				
15	<p>Подвержение испытанию и освидетельствованию устройств электрической защиты, средств пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики, манометров, предохранительных клапанов, воздушных резервуаров на локомотивах и моторвагонном подвижном составе.</p>				
16	<p>Оборудование подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава автоматическими тормозами, кроме того оборудование пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава и локомотивов, предназначенных для вождения пассажирских поездов электропневматическими тормозами .</p> <p>Оборудование автоматическими тормозами дает возможность применения различных режимов торможения, в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути.</p>				
17	<p>Оборудование ручными тормозами локомотивов, пассажирских, грузовых вагонов, моторвагонного и СПС. Наличие в грузовых вагонах переходной площадки со стоп-краном и ручным тормозом согласно конструкции. Содержание ручных тормозов железнодорожного подвижного состава в исправном состоянии и обеспечение их расчетного тормозного нажатия.</p>				
	<p>Оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное</p>				

18	разъединение единиц железнодорожного подвижного состава.				
19	<p>Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов:</p> <p>1) у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 миллиметров;</p> <p>2) у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 миллиметров;</p> <p>3) у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 миллиметров;</p> <p>4) у СПС в порожнем состоянии - не более 1080 миллиметров, в груженом - не менее 980 миллиметров.</p>				
20	<p>Соблюдение при проектировании, строительстве, реконструкции магистральной железнодорожной сети, железнодорожных подъездных путей, сооружений и устройств на них, при электрификации и строительстве вторых путей, а также у всех эксплуатируемых сооружений и устройств габаритов приближения строений (далее - С и Сп). При планировании переустройства существующих сооружений и устройств, не отвечающих требованиям габаритов С и Сп, в первую очередь учитывание объектов, не обеспечивающие пропуск перспективного подвижного состава габаритов подвижного состава (далее - Тпр и Тц), а также грузов, погруженных по зональному габариту.</p>				
21	Обеспечение габарита сооружений и устройств при проведении любых ремонтных, строительных и других работ.				
22	<p>Обеспечение расстояния между осями путей на перегонах двухпутных линий на прямых участках не менее 4100 миллиметров.</p> <p>На трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего путей на прямых участках не менее 5000 миллиметров.</p>				
23	<p>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). Укладывание и закрепление грузов выгруженных или подготовленных к погрузке около пути так, чтобы габарит приближения строений не нарушался.</p> <p>Обеспечение нахождения 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.</p>				
24	Обеспечение при эксплуатации всеми элементами железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) безопасного и плавного движения поездов со скоростями, установленными на данном участке.				

25	Соответствие железнодорожных путей в отношении радиусов кривых, сопряжение прямых и кривых, крутизны уклонов плану и профилю линии.				
26	Предусмотрение устройств предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок для предупреждения самопроизвольного выхода вагонов на другие пути, маршруты приема и отправления поездов, а также применение стационарных устройств для закрепления вагонов.				
27	Соответствие номинального размера ширины колеи между внутренними гранями головок-рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусу 350 метров и более - 1520 миллиметров.				
28	Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена следующим образом : 1) 1530 миллиметров - при радиусе от 349 до 300 метров на деревянных шпалах; 2) 1520 миллиметров - при радиусе от 349 до 300 метров на железобетонных шпалах; 3) 1535 миллиметров - при радиусе 299 метров и менее для всех видов шпал.				
29	Допущение эксплуатации участков железнодорожных путей шириной колеи - 1524 миллиметров на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 метров.				
30	Установление величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи на прямых и кривых участках пути в сторону: сужения -4 миллиметра, уширения +8 миллиметра, а на участках, где установлены скорости движения 50 километров час и менее, в сторону: сужения -4 миллиметра, уширения +10 миллиметров.				
31	Не допущение величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи менее 1512 миллиметров и более 1548 миллиметров. Осуществление эксплуатации пути на прямых участках по величине отклонения уровня одной рельсовой нити относительно другой на 6 миллиметров. Возвышение наружной рельсовой нити на кривых участках с превышением 150 миллиметров.				
32	Установление перед остряками всех противошерстных стрелочных переводов на главных путях отбойных брусьев.				
	Не допущение эксплуатирования стрелочных переводов и глухих пересечений, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей: 1) разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами; 2) отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 миллиметра и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом				

33	<p>положении стрелки;</p> <p>3) выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной: на главных путях 200 миллиметра и более; на приемоотправочных путях 300 миллиметров; на прочих станционных путях 400 миллиметров;</p> <p>4) понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 миллиметра и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 миллиметров и более;</p> <p>5) расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 миллиметров;</p> <p>6) расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 миллиметров;</p> <p>7) излом остряка или рамного рельса, излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);</p> <p>8) разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.</p>				
34	<p>Наличие 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.</p> <p>Наличие полезной длины предохранительных тупиков не менее 50 метров.</p>				
35	<p>Наличие улавливающих тупиков на перегонах, имеющих затяжные спуски, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны.</p>				
36	<p>Установление предельных столбиков посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей 4100 миллиметров. Наличие расстояния 3810 миллиметров на существующих станционных путях, по которым не обращается подвижной состав, построенный по габариту Т.</p> <p>Установление на перегрузочных путях с суженым междупутьем предельного столбика в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 миллиметров.</p>				
37	<p>Наличие боковых и торцевых площадок на локомотивах с кузовом капотного типа. Установление поручни - барьеры с промежуточным ограждением на наружной стороне боковых и торцевых площадок, ограничительных планок по наружному периметру пола площадок.</p>				
38	<p>Не допущение в зонах проезда и перехода через железнодорожные пути: подкладывание, сбрасывание</p>				

	и оставления на железнодорожных путях предметов, которые могут вызвать нарушение движения железнодорожного транспорта.				
39	Наличие лицензии на перевозку грузов в сфере железнодорожного транспорта				
40	Соблюдение квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом.				
41	Обеспечение и осуществление ветвевладельцем технического содержания и ремонта подъездных путей.				
42	Обеспечение ветвевладельцем на каждый подъездной путь два экземпляра пакета документации, состоящего и з : технического паспорта с продольным профилем пути; чертежей искусственных сооружений; масштабной схемы-плана с нанесенными на ней местами погрузки-выгрузки (разгрузки), с указанием специализации путей и складских площадей. После ввода в эксплуатацию новых объектов или их закрытия, внесение ветвевладельцем в технический паспорт соответствующих изменений и передача одного экземпляра технического паспорта оператору магистральной железнодорожной сети, с сообщением ему обо всех внесенных в технический паспорт изменениях.				
43	Обеспечение ветвевладельцем освещения подъездных путей в пределах занимаемой ими территории, а также проведения очистки подъездных путей от мусора и снега.				
44	Обеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности				
45	Соблюдение противопожарной безопасности, в части допуска к работе лиц, не прошедших инструктажа.				
В отношении вспомогательной службы железнодорожного транспорта					
1	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.				
2	Соблюдение укомплектования и расстановку кадров в соответствии с перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований				
3	Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.				

4	Проведение ежедекадных проверок по тематике «День безопасности движения».				
5	Содержание в исправном состоянии и эффективное использование средств дефектоскопии и систем диагностики.				
6	Обеспечение безопасности производства погрузочно-разгрузочных работ: выбором способов производства работ, подъемно-транспортного оборудования и технологической оснастки; подготовкой и организацией мест производства работ; применением средств защиты работающих; проведением медицинского осмотра лиц, допущенных к работе, и их обучением.				
7	Соответствие подвижного состава, СПС, выходящих на железнодорожные пути, независимо от принадлежности и форм собственности, требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта				
8	Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей: 1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава; 2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки; 3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях; 4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов); 5) массу тары (кроме локомотивов). Нанесение следующих надписей: 6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и СПС - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов; 7) 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; 8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах – грузоподъемность;				
9	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики.				
10	Обеспечение своевременного прохождения подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания.				

11	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 .				
12	Обеспечение технического состояния подвижного состава и СПС систематическими проверками 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.				
13	Обеспечение работниками, непосредственно осуществляющие техническое обслуживание и ремонт, мастерами и руководителями соответствующих заводов, депо, ремонтных предприятий, в том числе депо для СПС, путевых машинных станций, дистанций , мастерских и пунктов технического обслуживания качества выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасностью движения подвижного состава и СПС.				
14	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при условии соблюдения требований эксплуатационной документации.				
15	Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию обеспечивают безопасное и плавное движение поездов.				
16	Обеспечение проверки при техническом обслуживании : 1) состояние и износ оборудования, узлов и деталей и их соответствие установленным размерам; 2) исправность действия устройств безопасности и устройств радиосвязи, тормозного оборудования и автосцепного устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, электрических ц е п е й ; 3) состояние и исправность ходовых частей. Суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, включая хоппер-дозаторы типа ЦНИИ-ДВЗ, допускается не более 20 миллиметров и не менее 4 миллиметров, 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 миллиметров и не менее 6 миллиметров, а думпкаров типов ВС-80,				

	<p>BC-82, BC-85 - не более 20 миллиметров и не менее 12 миллиметров;</p> <p>4) зазоры между скользунами соединительной и шкворневой балок с обеих сторон одного конца восьмиосной цистерны в сумме от 4 до 15 миллиметров;</p> <p>5) исправность кузовов и котлов цистерн, гарантирующая сохранность перевозимых грузов;</p> <p>6) исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней;</p> <p>7) наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на путь деталей и оборудования подвижного состава.</p>				
17	Оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава.				
18	<p>Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов:</p> <p>1) у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 миллиметров;</p> <p>2) у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 миллиметров;</p> <p>3) у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 миллиметров;</p> <p>4) у СПС в порожнем состоянии - не более 1080 миллиметров, в груженом - не менее 980 миллиметров.</p>				
19	Наличие ограничителей вертикальных перемещений на автосцепках пассажирских вагонов, а также на автосцепках СПС, локомотива работающего по технологии совместно в сцепе с пассажирским поездом.				
20	Наличие на каждой колесной паре на оси четко проставленного знака о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании. Подвержение осмотрам колесных пар под подвижным составом, обыкновенному и полному освидетельствованию, а также при каждой подкатке регистрация в соответствующих журналах или паспортах.				
21	Наличие расстояния между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары 1440 миллиметров. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 километров в час до 140 километров в час, допущения отклонения в сторону увеличения не более 3 миллиметров и в сторону уменьшения не более 1 миллиметра, при скоростях до 120 километров в час допущения отклонения в сторону увеличения и уменьшения не более 3 миллиметров.				

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, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

- 1) при скоростях движения от 120 километров в час до 140 километров в час: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 миллиметров; толщина гребня более 33 миллиметров или менее 28 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня;
- 2) при скоростях движения до 120 километров в час: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения более 7 миллиметров, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 миллиметров, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 миллиметров толщина гребня более 33 миллиметров или менее 25 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у подвижного состава с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня;
- 3) вертикальный подрез гребня высотой более 18 миллиметров, измеряемый специальным шаблоном;
- 4) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и СПС, а также у вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками и подшипниками кассетного типа глубиной более 1 миллиметров, а у тендеров более 2 миллиметров.

Удовлетворение колес пассажирских вагонов производства компании «PatentesTalgoS.L.» следующим требованиям технологической инструкции завода-изготовителя и дополнительным требованиям:

- 1) расстояние между внутренними гранями колес 1440 миллиметров, у вагонов производства компании «PatentesTalgoS.L.», обращающихся в поездах со скоростью до 160 километров в час, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 миллиметров и в сторону уменьшения не более 1 м и л л и м е т р а ;
- 2) толщина гребня не менее 28 миллиметров, толщина

23	<p>обода колеса – не менее 40 миллиметров, прокат по кругу катания - не более 3 миллиметров;</p> <p>3) разница диаметров колес по кругу катания при обточке с выкаткой колесной пары - не более 0,5 миллиметров, без выкатки - не более 1 миллиметра;</p> <p>4) разница диаметров колес между тележками смежных вагонов – не более 5 миллиметров;</p> <p>5) при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания глубиной до 0,5 миллиметров скорость движения не превышение 140 километров в час;</p> <p>6) при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания глубиной от 0,5 миллиметров до 1 миллиметров скорость движения не превышение 120 километров в час;</p> <p>7) при обнаружении ползуна глубиной более 1 миллиметра необходимо руководствоваться Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта.</p>				
24	Соответствие сооружений, устройств, механизмов и оборудования требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Наличие на сооружения, устройства, основные механизмы и оборудования технических паспортов, содержащих технические и эксплуатационные характеристики.				
25	Обеспечение габарита сооружений и устройств при проведении любых ремонтных, строительных и других работ.				
26	Выполнение деповского и капитального ремонта вагонов с истекшим сроком службы после диагностирования их технического состояния по Техническому решению, при этом продлеваемый срок службы не превышает 5 лет, общий установленный срок службы вагонов, с учетом продления, не превышает полуторного назначенного срока службы, указанного в Технических условиях (далее - ТУ) завода-изготовителя на базовый вагон.				
27	Проведение комиссионного осмотра тягового подвижного состава, а также пассажирских вагонов, СПС два раза в год (весной и осенью).				
28	Обеспечение периодического осмотра локомотивных, а также установленных на пассажирском, моторвагонном и СПС устройств безопасности и поездной радиосвязи на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств.				
29	Обеспечение оставления 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.				
	Оборудование локомотивов и моторвагонного подвижного состава, (специального самоходного				

30	<p>подвижного состава) средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемерами с регистрацией установленных показаний, локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации и устройствами безопасности.</p>				
31	<p>Не допущение выпуска локомотивов, моторвагонного и подвижного состава в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) неисправность прибора для подачи звукового сигнала; 2) неисправность пневматического, электропневматического, ручного тормозов или компрессора; 3) неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя; 4) неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности; 5) неисправность автостопа или устройства проверки бдительности машиниста; 6) неисправность скоростемера и его привода, регистрирующего устройства; 7) неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи «пассажир - машинист»; 8) неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи; 9) неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация; 10) неисправность системы подачи песка; 11) неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора; 12) трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессора, излом рессорного листа; 13) трещина в корпусе буксы; 14) неисправность буксового или моторно-осевого подшипника; 15) отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь; 16) трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи; 17) неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки; неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры; неисправность токоприемника; 18) неисправность средств пожаротушения, автоматической пожарной сигнализации (предусмотренные в конструкции локомотива); 19) неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, 				

	<p>аварийной остановки дизеля;</p> <p>20) появление стука, постороннего шума в дизеле;</p> <p>21) отсутствие защитных кожухов электрооборудования;</p> <p>22) неисправность микропроцессорной системы управления локомотивом.</p>				
32	<p>Подвержение испытанию и освидетельствованию устройств электрической защиты, средств пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики, манометров, предохранительных клапанов, воздушных резервуаров на локомотивах и моторвагонном подвижном составе.</p>				
33	<p>Обеспечение надежным ограждением вращающихся частей дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров и другого оборудования железнодорожного подвижного состава.</p>				
34	<p>Наличие боковых и торцевых площадок на локомотивах с кузовом капотного типа. Наличие на наружной стороне боковых и торцевых площадок установленных поручней - барьеров с промежуточным ограждением. Наличие по наружному периметру пола площадок ограничительных планок.</p>				
35	<p>Оборудование подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава автоматическими тормозами, кроме того оборудование пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава и локомотивов, предназначенных для вождения пассажирских поездов электропневматическими т о р м о з а м и .</p> <p>Оборудование автоматическими тормозами дает возможность применения различных режимов торможения, в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути.</p> <p>Наличие стоп-кранов в грузовых вагонах, включаемые в хозяйственные, пригородные поезда для перевозки л ю д е й .</p> <p>Наличие опломбированных стоп-кранов в тамбурах, внутри вагонов, пассажирских вагонов и моторвагонном подвижном составе.</p>				
36	<p>Оборудование ручными тормозами локомотивов, пассажирских, грузовых вагонов, моторвагонного и СПС. Наличие в грузовых вагонах переходной площадки со стоп-краном и ручным тормозом согласно конструкции. Содержание ручных тормозов железнодорожного подвижного состава в исправном состоянии и обеспечение их расчетного тормозного нажатия.</p>				
37	<p>Наличие предохранительных устройств на всех частях рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых вызывает выход из габарита или падение на путь.</p>				

38	<p>Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более:</p> <p>1) в грузовом поезде - 100 миллиметров;</p> <p>2) между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда - 110 миллиметров;</p> <p>3) между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 миллиметров;</p> <p>4) в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 километров в час - 70 миллиметров;</p> <p>5) то же со скоростью 121-140 километров в час - 50 миллиметров;</p> <p>6) между локомотивом и подвижными единицами СПС - 100 миллиметров.</p> <p>Оборудование пассажирских поездов, следующих со скоростью 161 километров в час и более без зазорной автосцепкой между вагонами.</p>				
В отношении национального оператора инфраструктуры					
1	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.				
2	Обеспечение за счет работодателя форменной одеждой (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов.				
3	Предоставление участниками перевозочного процесса и владельцами железнодорожного подвижного состава уполномоченному органу информации о проведенном плановом ремонте железнодорожного подвижного состава, а также магистральных, станционных и подъездных путей				
4	Соблюдение укомплектования и расстановку кадров в соответствии с перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований				
5	Проведение периодического медицинского осмотра работников, а также предменное освидетельствование локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов, в соответствии со статьей 155 Кодекса Республики Казахстан от 18 сентября 2009 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области здравоохранения.				
6	Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.				

7	Проведение периодических проверок работников, связанных с обслуживанием движений поездов, на предмет знания действующих инструкции и правил, регламентирующих вопросы безопасности движения и должностных инструкции.				
8	Проведение ежедекадных проверок по тематике «День безопасности движения».				
9	Осуществление постоянной работы по повышению качества ремонта и содержания пути, искусственных сооружений, подвижного состава, устройств сигнализации и связи, электроснабжения, железнодорожных переездов, оборудования, механизмов и других технических средств транспорта				
10	Обеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности				
11	Обеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ.				
12	Обеспечение безопасности производства погрузочно-разгрузочных работ: выбором способов производства работ, подъемно-транспортного оборудования и технологической оснастки; подготовкой и организацией мест производства работ; применением средств защиты работающих; проведением медицинского осмотра лиц, допущенных к работе, и их обучением.				
13	Предоставление информации о допущенных нарушениях безопасности повлекших нарушения безопасности движения на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, участниками перевозочного процесса, вспомогательными службами железнодорожного транспорта, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности в орган государственного транспортного контроля и его территориальные подразделения, в оперативном порядке не позднее суток, а в случаях столкновений, сходов поездов и подвижного состава – не позднее одного часа, с момента происшествия.				
14	Соответствие подвижного состава, СПС, выходящих на железнодорожные пути, независимо от принадлежности и форм собственности, требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта				
	Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей: 1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава;				

15	<p>2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки;</p> <p>3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях;</p> <p>4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов);</p> <p>5) массу тары (кроме локомотивов).</p> <p>Нанесение следующих надписей:</p> <p>6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и СПС - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов;</p> <p>7) 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;</p> <p>8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах – грузоподъемность;</p>				
16	<p>Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики.</p>				
17	<p>Не допущение выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, в том числе СПС, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения.</p>				
18	<p>Обеспечение своевременного проведения планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания подвижного состава и С П С .</p> <p>Не допущение выпуска в эксплуатацию специального подвижного состава, 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>				
19	<p>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 .</p>				
	<p>Обеспечение работниками, непосредственно осуществляющими техническое обслуживание и ремонт, мастерами и руководителями соответствующих заводов, депо, ремонтных</p>				

20	предприятий, в том числе депо для СПС, путевых машинных станций, дистанций, мастерских и пунктов технического обслуживания слежения за качеством выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасностью движения подвижного состава и СПС.				
21	Оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава.				
22	Соответствие сооружений, устройств, механизмов и оборудования требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Наличие на сооружения, устройства, основные механизмы и оборудования технических паспортов, содержащих технические и эксплуатационные характеристики.				
23	Обеспечение габарита сооружений и устройств при проведении любых ремонтных, строительных и других работ.				
24	Осуществление по утвержденному графику проверок состояния и использования устройств, приборов контроля безопасности с принятием мер по устранению выявленных недостатков				
25	Предоставление участниками перевозочного процесса и владельцами железнодорожного подвижного состава уполномоченному органу информации о проведенном плановом ремонте железнодорожного подвижного состава, а также магистральных, станционных и подъездных путей				
26	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 .				
27	Проведение комиссионного осмотра тягового подвижного состава, а также пассажирских вагонов, СПС два раза в год (весной и осенью).				
28	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при условии соблюдения требований эксплуатационной документации.				
29	Оборудование локомотивов и моторвагонного подвижного состава, (специального самоходного подвижного состава) средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемерами с регистрацией установленных показаний, локомотивными устройствами				

	автоматической локомотивной сигнализации и устройствами безопасности.				
30	Не допущение работ плужных снегоочистителей с открытыми крыльями при наличии на участке опор контактной сети с расстоянием от оси пути до внутреннего края опор менее 3,1 метра.				
31	Не допущение отправление со станции СПС без технического осмотра, находящегося в оперативном резерве.				
32	Обеспечение занесения в журнал работы периодического технического обслуживания и ремонта СПС, результатов комиссионных осмотров, видов ремонта, периодического обслуживания.				
33	Обеспечение соблюдения владельцами СПС требований технической эксплуатации, безопасности плановых ремонтов, объемов технических освидетельствований и порядка оформления документов на право эксплуатации.				
34	Оборудование подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава автоматическими тормозами, кроме того оборудование пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава и локомотивов, предназначенных для вождения пассажирских поездов электропневматическими т о р м о з а м и . Наличие стоп-кранов в грузовых вагонах, включаемые в хозяйственные, пригородные поезда для перевозки людей.				
35	Соблюдение при проектировании, строительстве, реконструкции магистральной железнодорожной сети, железнодорожных подъездных путей, сооружений и устройств на них, при электрификации и строительстве вторых путей, а также у всех эксплуатируемых сооружений и устройств габаритов приближения строений (далее - С и Сп). При планировании переустройства существующих сооружений и устройств, не отвечающих требованиям габаритов С и Сп, в первую очередь учитывание объектов, не обеспечивающие пропуск перспективного подвижного состава габаритов подвижного состава (далее - Тпр и Тц), а также грузов, погруженных по зональному габариту.				
36	Обеспечение расстояния между осями путей на перегонах двухпутных линий на прямых участках не менее 4100 миллиметров. На трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего путей на прямых участках не менее 5000 миллиметров. Расстояние между осями смежных путей на железнодорожных станциях (далее - станции) на прямых участках не менее 4800 миллиметров, на второстепенных путях и путях грузовых районов - не				

	<p>менее 4500 миллиметров. Допущение расстояния 4100 миллиметров при расположении главных путей на станциях крайними. Допущение 3600 миллиметров при расстоянии между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов из вагона в вагон. Установление горизонтальных расстояний на кривых участках между осями смежных путей и между осью пути и габаритом приближения строений на перегонах и станциях.</p>				
37	<p>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). Укладывание и закрепление грузов выгруженных или подготовленных к погрузке около пути так, чтобы габарит приближения строений не нарушался. Обеспечение нахождения 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.</p>				
38	<p>Обеспечение при эксплуатации всеми элементами железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) безопасного и плавного движения поездов со скоростями, установленными на данном участке.</p>				
39	<p>Соответствие железнодорожных путей в отношении радиусов кривых, сопряжение прямых и кривых, крутизны уклонов плану и профилю линии.</p>				
40	<p>Расположение станции, разъездов и обгонных пунктов на площадке с уклоном не круче 0,0015. Расположение станции, разъездов и обгонных пунктов, на которых не предусмотрены маневры и отцепки локомотива или вагонов от состава и разъединение соединенных поездов, а также промежуточные станции продольного или полупродольного типов, на площадке с уклоном не круче 0,0025. При удлинении приемоотправочных путей на существующих станциях и при наличии устройств, не допускающих самопроизвольный уход вагонов или составов (без локомотива) установление уклонов более 0,0025, но не круче 0,010.</p>				
41	<p>Наличие продольного профиля с противоуклонами в сторону ограничивающих, где предусмотрена отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций для предотвращения самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива) на станциях, разъездах и обгонных пунктах, вновь построенных и реконструированных приемоотправочных путях.</p>				
	<p>Предусмотрение устройств предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков,</p>				

42	сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок для предупреждения самопроизвольного выхода вагонов на другие пути, маршруты приема и отправления поездов, а также применение стационарных устройств для закрепления вагонов.				
43	Расположение на прямых участках станции, разъездов и обгонных пунктов, а также отдельных парков и вытяжных путей. Расположение станции, разъездов и обгонных пунктов, а также отдельных парков и вытяжных путей в пересеченных условиях, их размещение на кривых радиусом не менее 1500 метров, а в горных условиях с уменьшением радиуса не менее 600 метров.				
44	Наличие у Национального оператора инфраструктуры: 1) чертежей и описания всех имеющихся на дистанции сооружений и устройств путевого хозяйства; 2) масштабные и схематические планы станций, продольные профили всех главных и станционных путей, сортировочных горок, а также железнодорожных подъездных путей, где обращаются локомотивы.				
45	Соответствие ширины земляного полотна, поверху на прямых участках пути верхнему строению пути. Допущение на существующих линиях до их реконструкции ширины земляного полотна не менее: на однопутных линиях - 5,5 метров, двухпутных - 9,6 метров, а в скальных и дренирующих грунтах на однопутных линиях не менее – 5,0 метров, двухпутных 9 , 1 м е т р а . Наличие минимальной ширины обочины земляного полотна поверху 0,4 метра с каждой стороны пути.				
46	Соответствие номинального размера ширины колеи между внутренними гранями головок-рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусу 350 метров и более - 1520 миллиметров				
47	Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена с л е д у щ а я : 1) 1530 миллиметров - при радиусе от 349 до 300 метров на деревянных шпалах; 2) 1520 миллиметров - при радиусе от 349 до 300 метров на железобетонных шпалах; 3) 1535 миллиметров - при радиусе 299 метров и менее для всех видов шпал.				
48	Допущение эксплуатации участков железнодорожных путей шириной колеи - 1524 миллиметров на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 метров.				
49	Установление величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи на прямых и кривых участках пути в сторону: сужения -4 миллиметра, уширения +8 миллиметра, а на участках, где установлены скорости движения 50 километров час и менее, в сторону: сужения -4 миллиметра, уширения +10 миллиметров.				

50	<p>Не допущение величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи менее 1512 миллиметров и более 1548 миллиметров.</p> <p>Осуществление эксплуатации пути на прямых участках по величине отклонения уровня одной рельсовой нити относительно другой на 6 миллиметров.</p> <p>Возвышение наружной рельсовой нити на кривых участках с превышением 150 миллиметров.</p>				
51	<p>Обеспечение ограждения мостов и тоннелей контрольно-габаритными устройствами, оборудование оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.</p> <p>Снабжение искусственных сооружений противопожарными средствами и приспособлениями для осмотра.</p>				
52	<p>Применение путеизмерительных вагонов и тележек, вагон-дефектоскопов, дефектоскопных автотрис, дефектоскопных тележек, лаборатории по дефектоскопии, мостовых, тоннельных, путевых обследовательских, габарито-обследовательских, и испытательных,</p> <p>ремонтно-обследовательно-водолазных станции для контроля за состоянием пути и сооружений на магистральной железнодорожной сети.</p>				
53	<p>Установление ограждающих устройств на станциях и в местах близко расположенных к населенным пунктам, выпаса скота, для обеспечения безопасности движения поездов на железнодорожных путях.</p>				
54	<p>Соответствие условиям эксплуатации (грузонапряженности, осевым нагрузкам и скоростям движения поездов) рельсов и стрелочных переводов на главных и станционных путях по мощности и состоянию.</p>				
55	<p>Установление перед острьяками всех противошерстных стрелочных переводов на главных путях отбойных брусьев.</p>				
56	<p>Не допущение укладки вновь стрелочных переводов в главные пути на кривых участках.</p> <p>Оборудование централизованных стрелок в зависимости от климатических и других условий устройствами механизированной очистки или снеготаяния.</p>				
	<p>Не допущение эксплуатации стрелочных переводов и глухих пересечениях, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами; 2) отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 миллиметра и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом 				

57	<p>положении стрелки;</p> <p>3) выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной: на главных путях 200 миллиметра и более; на приемоотправочных путях 300 миллиметров; на прочих станционных путях 400 миллиметров;</p> <p>4) понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 миллиметра и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 миллиметров и более;</p> <p>5) расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 миллиметров;</p> <p>6) расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 миллиметров;</p> <p>7) излом остряка или рамного рельса, излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);</p> <p>8) разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.</p>				
58	<p>Оборудование нецентрализованных стрелок контрольными стрелочными замками:</p> <p>1) расположенные на путях, по которым производится прием и отправление поездов, а также охранные;</p> <p>2) ведущие на пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) ;</p> <p>3) ведущие на пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов;</p> <p>4) ведущие в предохранительные и улавливающие тупики ;</p> <p>5) ведущие на пути, выделенные для отстоя вагонов-дефектоскопов, путеизмерительных вагонов, железнодорожно-строительных машин.</p>				
59	<p>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.</p>				
60	<p>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 .</p> <p>Наличие предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков или сбрасывающих стрелок, в местах</p>				

	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 метров.				
61	Наличие улавливающих тупиков на перегонах, имеющих затяжные спуски, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны.				
62	Установление у главных путей сигнальных и путевых знаков. Установление у стрелочных переводов и в других местах соединения путей предельных столбиков. Установление особых путевых знаков для указания границ железнодорожной полосы отвода, а также для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна.				
63	Установление предельных столбиков посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей 4100 миллиметров. Наличие расстояния 3810 миллиметров на существующих станционных путях, по которым не обращается подвижной состав, построенный по габариту Т. Установление на перегрузочных путях с суженым междупутьем предельного столбика в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 миллиметров.				
64	Обеспечение в плановом порядке пешеходных переходов в одном уровне с железнодорожными путями заменой пешеходными тоннелями или пешеходными мостами или отведение под ближайшее искусственное сооружение (трубу, малый мост), при этом, соответствие размеров этих сооружений требованиям строительно-технических норм «Железные дороги колеи 1520 миллиметров». Допущение сохранения на период строительства существующих пешеходных дорожек через пути с оборудованием их сигнализацией, предупреждающей о приближении поезда, предохранительными барьерами, щитами с предупредительными надписями.				
65	Обслуживание дежурным работником переездов, осуществляющих скоростное движение пассажирских поездов. Наличие подготовленного (капитально отремонтированного или построенного заново по типовому проекту) помещения на переездах, где ранее не было дежурного персонала.				
66	Обеспечение дежурным по переезду или работником, выполняющим его обязанности прекращения движения через переезд транспортных средств и закрытия шлагбаума за 5 минут до прохода скоростного пассажирского поезда.				

67	Не допущение пропуска 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. Прекращение прогона скота не менее, чем за 20 минут до прохода скоростного пассажирского поезда.				
68	Обеспечение постоянной надежной работы электрических рельсовых цепей, устройств пути, автоматики и телемеханики, электроснабжения и подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава.				
69	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.				
70	Н е д о п у щ е н и е : 1) начала работ до ограждения сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения; 2) снятия сигналов, ограждающих препятствие или место производства работ, до устранения препятствий, полного окончания работ, проверок состояния пути, контактной сети и соблюдения габаритов.				
71	Обеспечение проведения ремонта сооружений и устройств при обеспечении безопасности движения и охраны труда, без нарушения графика движения поездов . Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов предусмотрено окон и учет ограничения скорости, вызываемые этими работами. Для выполнения работ по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, контактной сети и устройств СЦБ предоставление предусматриваемых в графике движения поездов технологических окон продолжительностью 1,5 - 2 часа, а при производстве этих работ комплексными машинами, специализированными бригадами и механизированными колоннами продолжительностью 3 - 4 часа, в соответствии с местной инструкцией, утвержденной филиалом Национальной железнодорожной компании - «Отделение дороги».				
72	Подача заявок о выдаче предупреждений в связи с предстоящим производством предвиденных работ: 1) дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, электромеханиками дистанций сигнализации и связи - на время производства работ, но не более чем на 12				

	<p>ч а с о в ;</p> <p>2) директорами дистанции пути, сигнализации и связи, дистанций электроснабжения - на срок до 5 суток.</p>				
73	Наличие сопровождения грузов опытным работником дистанции пути соответствующей квалификации, следующих с контрольной рамой.				
74	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.				
75	<p>Не допущение в зонах проезда и перехода через железнодорожные пути:</p> <p>1) переход железнодорожных переездов при закрытом шлагбауме или показании красного сигнала светофора переездной сигнализации;</p> <p>2) подлезание под закрытый шлагбаум на железнодорожном переезде, а также выход на переезд, когда шлагбаум начинает закрываться;</p> <p>3) переход пути по стрелочным переводам;</p> <p>4) подлезание на станциях и перегонах под вагоны и перелезание через автосцепки для прохода через путь;</p>				
76	Не допущение в зонах проезда и перехода через железнодорожные пути: подкладывание, сбрасывание и оставление на железнодорожных путях предметов, которые могут вызвать нарушение движения железнодорожного транспорта.				
77	Не допущение установления декоративных полотен, плакатов и огней красного, желтого и зеленого цвета, мешающих восприятию сигналов и искажающих сигнальные показания.				
78	<p>Наличие красных, желтых и зеленых сигнальных огней светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках пути днем и ночью отчетливо различимых из кабины управления локомотива приближающегося поезда на расстоянии не менее 1000 метров. На кривых участках пути показания этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 метров.</p> <p>Установление в сильно пересеченной местности (горы, глубокие выемки) видимости показаний перечисленных светофоров на расстоянии менее 400 метров, но не менее 200 метров.</p> <p>Наличие показаний выходных и маршрутных светофоров главных путей отчетливо различимые на расстоянии не менее 400 метров, выходных и маршрутных светофоров боковых путей, а также пригласительных сигналов и маневровых светофоров - на расстоянии не менее 200 метров.</p>				

79	Наличие на станциях стрелок, входящих в маршруты приема и отправления поездов, взаимозависимых с входными, выходными и маршрутными светофорами.				
80	Оборудование перегонов путевой блокировкой, а на отдельных участках - автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, при котором движение поездов на перегоне в обоих направлениях осуществляется по сигналам локомотивных светофоров.				
81	Обеспечение наличия 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.				
82	Наличие устройств на станциях, расположенных на линиях, оборудованных автоматической и полуавтоматической блокировкой и радиоблокировкой : 1) не допускающие открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь; 2) обеспечивающие на аппарате управления контроль занятости путей и стрелок.				
83	Не допущение устройствами электрической централизации : 1) открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь; 2) перевода стрелки под подвижным составом; 3) открытия светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение ; 4) перевода входящей в маршрут стрелки или открытия светофора противоположному маршруту при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.				
84	Обеспечение приводами и замыкателями централизованных стрелок: 1) при крайних положениях стрелок плотного прилегания прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику; 2) не допущения замыканий остряков стрелок или подвижного сердечника крестовины при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком 4 миллиметров и более ; 3) отвода другого остряка от рамного рельса на расстояние не менее 125 миллиметров.				
	Обеспечение стрелочными контрольными замками: - допуска извлечения ключа только при запертой стрелке ; - запираания стрелок только в положении, указанном на				

85	<p>вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу; - не допущения возможности запираения стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 миллиметра и более.</p>				
86	<p>Обеспечение устройств диспетчерской централизации: 1) управлением из одного пункта стрелками и светофорами ряда станций и перегонов; 2) контролем на аппарате управления за положением и занятостью стрелок, занятостью перегонов, путей на станциях и прилегающих к ним блок-участках, а также повторение показаний входных, маршрутных и выходных светофоров и контроль исправности работы переездной сигнализации; 3) возможности передачи станций на резервное управление стрелками и светофорами по приему, отправлению поездов и производству маневров или передачи стрелок на местное управление для производства маневров; 4) автоматическую запись графика исполненного движения поездов; 5) выполнение требований, предъявляемых к электрической централизации, автоматической блокировке и автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.</p>				
87	<p>Применение станционной радиосвязи, устройств двусторонней парковой связи и связи для информации пассажиров на станциях в зависимости от технологической потребности. Станционная радиосвязь обеспечивает двустороннюю связь в сетях: маневровой и горочной радиосвязи, радиосвязи станционных технологических центров, пунктов технического обслуживания вагонов и локомотивов, радиосвязи пунктов коммерческого осмотра вагонов грузовых районов, контейнерных площадок, бригад по обслуживанию и ремонту технических средств (автоматики и телемеханики, информатизации, связи, пути, контактной сети), подразделений военизированной охраны. Не допущение применения одинаковых радиочастот для разных маневровых районов в пределах одной станции.</p>				
88	<p>Выделение отдельных радиочастот для каждого маневрового района станции и обслуживающих его локомотивов. Обеспечение устройств двусторонней парковой связи хорошей слышимостью в пределах парка. Наличие на устройствах направленного действия для уменьшения шума за территорией магистральной железнодорожной сети. Наличие постоянного включения устройств двусторонней парковой связи, применяемые для</p>				

	передачи указаний о поездной и маневровой работе, а также для информации пассажиров, обеспечение непрерывного действия каналов связи, контроля включенного состояния.			
89	Не допущение пользования поездной диспетчерской и стрелочной связью для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов. Не допущение включения в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме исполнительных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по станции.			
90	Оборудование устройств поездной и станционной радиосвязи на станциях системой документированной регистрации переговоров.			
91	Нахождение кабельной линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса на высоте не менее: 1) 5,0 метров - от земли в ненаселенной местности; 2) 6,0 метров - от земли в населенной местности; 3) 4,5 метров - от поверхности пассажирских платформ; 4) 7,0 метров - от полотна автомобильных дорог на железнодорожных переездах. Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий автоматики и телемеханики и связи до земли при максимальной стреле провеса не менее: 5) 2,5 метра - на перегонах; 6) 3,0 метра - на станциях; 7) 5,5 метров - на пересечениях с автомобильными дорогами (на существующих линиях до их переустройства разрешается сохранить расстояние 4,5 метра).			
92	Оборудование перегонов и станции, расположенные на участках железных дорог, на которых обращаются скоростные пассажирские поезда: автоматической блокировкой или радиоблокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией с автостопом автоматической локомотивной сигнализацией (далее – АЛСН), многозначной АЛСН или бортовой системой безопасности, электрической централизацией стрелок и сигналов, микропроцессорными устройствами диспетчерской централизации или диспетчерского контроля, устройствами автоматического выявления неисправных вагонов, видами связи и радиосвязи в соответствии с Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта, при этом, поездная радиосвязь должна быть дуплексной. Внедрение в плановом порядке системы автоматического управления движением поездов, автоматизированных рабочих мест.			
	Осуществление закрытия, вскрытия и пломбирования аппаратов автоматики и телемеханики, а также аппаратов поездной и станционной радиосвязи			

93	работником дистанции сигнализации и связи с предварительной записью в журнале осмотра этих устройств.				
94	Утверждение Национальным оператором инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей по договорам концессий типовых технических решений по устройствам автоматики и телемеханики. Не допущение использования нетиповых технических решений в устройствах автоматики и телемеханики.				
95	Осуществление плановых работ по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов автоматики и телемеханики, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение их действия, в соответствии с графиками, предусматривающими минимальные сроки их выполнения. Проведение на станциях таких работ с согласия дежурного по станции и с занесением предварительной записи об этом руководителем работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств автоматики и телемеханики, связи и контактной сети. На участках с диспетчерской централизацией проведение аналогичных работ с согласия поездного диспетчера.				
96	Обеспечение отчетливой видимости показаний сигналов путем освещения сигнальных приборов.				
97	Обеспечение работниками, обслуживающими устройства сигнализации и связи постоянной нормальной видимости сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей. Обеспечение проверки видимости показаний светофоров с пути электромехаником после каждой замены светофорных ламп. Обеспечение проверки видимости сигналов по главным путям перегонов и станций с локомотива старшим электромехаником не реже одного раза в месяц и руководителями хозяйств сигнализации и связи - не реже одного раза в квартал.				
98	Обеспечение проверки видимости автоматической локомотивной сигнализаций, радиосвязи и устройства безопасности не реже одного раза в квартал. Проведение периодической проверки действий автоматической локомотивной сигнализации и поездной радиосвязи вагоном-лабораторией.				
99	Обеспечение постоянной надежной работы электрических рельсовых цепей устройства пути, автоматики и телемеханики, электроснабжения и подвижной состав, в том числе специальный самоходный подвижной состав.				
	Установление в служебных помещениях дежурных по станциям приборов управления и контроля, в том числе аппаратуры автоматизированного рабочего места, непосредственно относящегося к работе дежурного по				

100	<p>станции, а также пультом централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями, регистрирующей аппаратурой средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу п о е з д а .</p> <p>Обеспечение удобного доступа для быстрого выполнения операций в помещениях для работников, обслуживающих пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. Не допущение занятия для других целей помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров.</p>				
101	<p>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. Выполнение на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, таких работ в указанном порядке, но только с согласия поездного диспетчера. Замена при производстве таких работ на контактной сети с отключением напряжения, но без нарушения целостности пути и искусственных сооружений, а также при выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись о начале и окончании работ, регистрируемой в журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по станции (на участках с диспетчерской централизацией - поезвному д и с п е т ч е р у) .</p> <p>Проведение дежурным по станции ввода устройств в действие по окончании работ на основании записи руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств автоматики и телемеханики, связи и контактной сети или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по станции с последующей личной подписью руководителя работ.</p>				
102	<p>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. Извещение дежурным по станции поездного диспетчера о неисправностях технических устройств,</p>				

	<p>которые создают угрозу безопасности движения поездов.</p> <p>Осуществление отметки в журнале осмотра формы ДУ-46 об устранении неисправностей соответствующим работником, удостоверивший его подписью и подписью дежурного по станции.</p>				
103	<p>Наличие в каждом жезле порядкового номера, серии и наименование станций, ограничивающих перегон.</p> <p>Соответствие серий жезлов каждому перегону.</p> <p>Допущение установки жезловых аппаратов одной серии не чаще, чем через три перегона, а на подходах к узлам - через два в жезловых аппаратах обеих станций, ограничивающих перегон, при отсутствии на нем поездов в сумме четного числа жезлов.</p>				
104	<p>Выдача предупреждений:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 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; 2) 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; 3) при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации; 4) при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия; 5) при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистителей и других машин; 6) при постановке в поезд подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка; 7) при работе съемных подвижных единиц в условиях плохой видимости, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов; 8) 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. 				
	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 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; 				

105	<p>2) свыше 8 ч (до 5 суток) - с разрешения филиала Национальной железнодорожной компании - «Дирекция перевозочного процесса»;</p> <p>3) свыше 5 суток - с разрешения Национальной железнодорожной компании.</p> <p>Проведение во всех случаях только после передачи станций на резервное управление для устранения неисправностей на участках с диспетчерской централизацией выключение стрелок или изолированных участков.</p>				
106	<p>Обеспечение устройства электроснабжения защитой от токов короткого замыкания, перенапряжения и перегрузок.</p> <p>Металлические подземные сооружения, а также металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки и тому подобное, находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, защищены от электрической коррозии.</p> <p>Тяговые подстанции линий, электрифицированных на постоянном токе, а также электроподвижной состав защищены от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств автоматики, телемеханики и телекоммуникации.</p>				
107	<p>Установление высоты подвески контактного провода над уровнем верха головки рельса на перегонах и станциях не ниже 5750 миллиметров, а на переездах не ниже 6000 миллиметров.</p> <p>На существующих линиях это расстояние в пределах искусственных сооружений, расположенных на путях станций, на которых не предусмотрена стоянка подвижного состава, а также на перегонах уменьшение до 5675 миллиметров, при электрификации линии на переменном токе и до 5550 миллиметров - на постоянном токе.</p> <p>Не допущение превышения высоты подвески контактного провода 6800 миллиметров.</p>				
108	<p>Наличие 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 миллиметров на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 350 миллиметров - на переменном токе.</p>				
109	<p>Наличие расстояния от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и станциях не менее 3100 миллиметров.</p> <p>Установление опоры в выемках вне пределов кюветов.</p> <p>В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 метров) наличие расстояния от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети не менее 5700 миллиметров.</p>				

110	<p>Допущение 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 расстояние не менее: 2450 миллиметров - на станциях и 2750 миллиметров - на перегонах. Все указанные размеры установлены для прямых участков пути. Увеличение этих расстояний в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети на участках обращения поездов со скоростью более 140 километров в час, а также на кривых участках пути. Обеспечение хорошей видимости сигналов и знаков, взаимное расположение опор контактной сети, воздушных линий и светофоров, а также сигнальных знаков.</p>				
111	<p>Обеспечение заземлением или оборудованы устройствами защитного отключения при попадании на сооружения и конструкции высокого напряжения всех металлических сооружений (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепление элементов контактной сети, деталей крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружений, а также отдельно стоящих металлических конструкции (гидроколонки, светофоры, элементы мостов и путепроводов и др.), расположенные на расстоянии менее 5 метров от частей контактной сети, находящихся под напряжением. Заземлению подлежат также все расположенные в зоне влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока металлические сооружения, на которых возникают опасные напряжения. На путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными путями, установлены предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением.</p>				
112	<p>Наличие расстояния от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 вольт до поверхности земли при максимальной стреле провеса не менее: 6,0 метров - на перегонах; 5,0 метров - в том числе в труднодоступных местах; 7,0 метров - на пересечениях с автомобильными дорогами, станциях и в населенных пунктах; не менее 7,5 метров - при пересечениях железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 вольт до уровня верха головки рельса не электрифицированных путей.</p>				
	<p>Утверждение Национальным оператором инфраструктуры или владельцем железнодорожных</p>				

113	путей по договорам концессии соответственно схемы электропитания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного электроснабжения.				
114	Обеспечение освещением на станциях сооружения для обслуживания пассажиров, пути и парк 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.				
115	Обеспечение своевременного прохождения планово-предупредительных видов ремонта, технического обслуживания и содержание в процессе эксплуатации в технически исправном состоянии восстановительных и пожарных поездов.				
116	Установление расстояний между пунктами дислокации восстановительных поездов не менее 300 километров, на малодейственных участках не менее 400 километров. 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 километров.				
117	Нахождение мест стоянок восстановительных и пожарных поездов на путях с двусторонним выходом и предназначение только для стоянки специального подвижного состава восстановительных и пожарных поездов.				
118	Привлечение Национальным оператором инфраструктуры приказом по отделению к использованию специальный подвижной состав, находящийся в оперативном резерве, прошедший плановый вид ремонта для ликвидации последствий схода с рельсов подвижного состава, аварий, тушения пожаров на объектах и составе, а также предотвращения возникновения затруднений в работе, сбоев в движении поездов при нехватке специального подвижного состава.				
119	Наличие в пунктах нахождения в постоянной готовности : 1) 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; 2) пожарных поездов и пожарных команд для предупреждения и тушения пожаров.				
120	Не допущение занятия подвижным составом пути постоянной стоянки восстановительных и пожарных поездов, специальных автомотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ.				
121	Назначение восстановительных поездов (специальный самоходный подвижной состав), пожарных поездов и вспомогательных локомотивов на основании требованиями о помощи (письменного, переданного по телефону или радиосвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) ведущего локомотива остановившегося в пути поезда, а также по требованию руководящих работников хозяйства пути, электроснабжения, сигнализации и связи. Осуществление вызова восстановительных и пожарных поездов в соответствии с действующими положениями об этих поездах. Осуществление по приказу поездного диспетчера отправления и следования восстановительных, специально самоходного подвижного состава, а также вспомогательных локомотивов к месту назначения.				
122	Обеспечение наличия средств и мобильных подразделений отделений железных дорог, необходимых для ликвидации аварийных ситуаций и их последствий при безопасности перевозки, погрузки, выгрузки (разгрузки), хранения и транспортировки опасных грузов.				
123	Проведение проверки специальным самоходным подвижным составом (путеизмерительный вагон, вагон-дефектоскоп и т.д.) маршрутов следования пассажирских поездов со скоростью 60 км/час				
124	Допущение эксплуатации участков железнодорожных путей шириной колеи - 1524 миллиметров на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 метров.				
В отношении перевозчика					
1	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.				
2	Обеспечение за счет работодателя форменной одеждой (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов.				
3	Осуществление перевозчиком или грузоотправителем (грузополучателем) погрузки, выгрузки (разгрузки) грузов в порядке и сроки, предусмотренные правилами перевозок.				

4	<p>Обеспечение перевозчиком в соответствии с договором перевозки груза своевременной и целостной сохранности доставки вверенного ему грузоотправителем груза на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдачи грузополучателю, а грузоотправителем (грузополучатель) проведения оплаты за перевозку груза и обеспечения его приемки. Осуществление перевозчиком подачи грузоотправителю под погрузку и уборки вагонов, контейнеров в сроки, установленные принятой заявкой и (или) договором. Обеспечение в соответствии с правилами перевозок подачи вагонов и контейнеров пригодных для перевозки заявленных грузов (исправных, очищенных внутри и снаружи).</p>				
5	<p>Соблюдение укомплектования и расстановку кадров в соответствии с перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований</p>				
6	<p>Проведение периодического медицинского осмотра работников, а также предсменного освидетельствования локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов, в соответствии со статьей 155 Кодекса Республики Казахстан от 18 сентября 2009 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области здравоохранения.</p>				
7	<p>Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.</p>				
8	<p>Проведение периодических проверок работников, связанных с обслуживанием движений поездов, на предмет знания действующих инструкции и правил, регламентирующих вопросы безопасности движения и должностных инструкции</p>				
9	<p>Проведение ежедекадных проверок по тематике «День безопасности»</p>				
10	<p>Обеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности</p>				
	<p>Предоставление информации о допущенных нарушениях безопасности повлекших нарушения безопасности движения на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, участниками перевозочного процесса, вспомогательными службами железнодорожного транспорта, осуществляющими</p>				

11	деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности в орган государственного транспортного контроля и его территориальные подразделения, в оперативном порядке не позднее суток, а в случаях столкновений, сходов поездов и подвижного состава – не позднее одного часа, с момента происшествия.				
12	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). Укладывание и закрепление грузов выгруженных или подготовленных к погрузке около пути так, чтобы габарит приближения строений не нарушался.				
13	Не допущение пользования поездной диспетчерской и стрелочной связью для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов. Не допущение включения в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме исполнительных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по станции.				
14	Не допущение занятия подвижным составом пути постоянной стоянки восстановительных и пожарных поездов, специальных автомотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ.				
15	Обеспечение условия для работы в служебных зданиях и помещениях, предназначенных для работников, связанных с движением поездов (дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, работников дистанции сигнализации и связи и другие.). Установление в служебных помещениях дежурных по станциям приборов управления и контроля, в том числе аппаратуры автоматизированного рабочего места, непосредственно относящаяся к работе дежурного по станции, а также пульты централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями, регистрирующая аппаратура средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда.				
	Проведение на станционных путях работы, требующие 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. Выполнение на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, таких работ в указанном порядке, но только с согласия поездного диспетчера. Замена регистрируемой в журнале телефонограммой, передаваемой				

16	<p>руководителем работ дежурному по станции (на участках с диспетчерской централизацией - поезвному диспетчеру) при производстве таких работ на контактной сети с отключением напряжения, но без нарушения целостности пути и искусственных сооружений, а также при выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись о начале и о к о н ч а н и и р а б о т .</p> <p>Проведение ввода устройств в действие по окончании работ дежурным по станции на основании записи руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств автоматики и телемеханики, связи и контактной сети или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по станции с последующей личной подписью руководителя работ.</p>				
17	<p>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. Извещение дежурным по станции поездного диспетчера о неисправностях технических устройств, создающих угрозу безопасности движения поездов. Осуществление отметки соответствующим работником об устранении неисправностей в журнале осмотра формы ДУ-46, удостоверяющаяся его подписью и подписью дежурного по станции.</p>				
18	<p>Наличие порядкового номера, серии и наименования станций в каждом жезле, ограничивающих перегон. Соответствие своей серий жезлов каждому перегону. Допущение установки жезловых аппаратов одной серии не чаще, чем через три перегона, а на подходах к узлам - через два в жезловых аппаратах обеих станций, ограничивающих перегон, при отсутствии на нем поездов в сумме четного числа жезлов.</p>				
19	<p>Обеспечение проведения ремонта сооружений и устройств при обеспечении безопасности движения и охраны труда, без нарушения графика движения п о е з д о в .</p> <p>Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов предусмотрение окон и учет ограничения скорости, вызываемые этими работами.</p>				

20	Соблюдение порядка использования технических средств станции установленных техничеcko-распорядительным актом станции, регламентирующий безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по станции, безопасность внутрисканционнoй маневрoвoй рaботы и соблюдение охраны труда.				
21	Соблюдение требований приема поездов на станцию на свободные пути, предназначенные для этого техничеcko-распорядительным актом станции, и только при открытом входном сигнале, а пассажирских поездов, кроме того, на пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации. Установление приказом Национальной железнодорожной компании обеспечение безопасности движения пассажирских поездов при приеме на пути, не оборудованных этими устройствами,. Обеспечение дежурным по станции наличие свободных путей для своевременного приема поездов. Несение ответственности за всякую не вызванную необходимостью задержку поезда у закрытого входного сигнала дежурным по станции.				
22	Не допущение дежурным по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поездным диспетчером: - открывания выходного светофора; - 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. При отвлении поездов со станций их формирования, станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или станций, где предусмотрена замена сигнальных дисков, обозначающих хвост поезда, дежурный по станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава разрешения на занятие перегона также убеждение в наличии поездного сигнала на последнем вагоне в соответствии с порядком, установленным техничеcko-распорядительным актом станции.				
23	Наличие радиосвязи, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи как основного средства передачи указаний при маневрoвoй рaботе . Разрешение подачи сигналов при маневрoвoй рaботе ручными сигнальными приборами. Обеспечение составителем поезда исправной носимой радиостанцией. Использование имеющихся на				

	станциях устройств радиосвязи и двусторонней парковой связи для организации маневровой работы и обеспечения безопасности движения.				
24	Остановка подвижного состава на станционных путях в границах, обозначенных предельными столбиками. Обеспечение надежного закрепления 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.				
25	Право отмены предупреждения, установленное впрямь до отмены, имеет только тот работник, которым оно установлено, или непосредственный его начальник. Отмену установленных предупреждений или повышения установленной предупреждением скорости движения поездов осуществляют должностные лица, устанавливающие предупреждение, дающие поручение подчиненным им руководителям линейных подразделений после выполнения соответствующих работ. Указание в заявке на выдачу предупреждения о т а к о м п о р у ч е н и и . Осуществление отмены предупреждений, выдаваемых по заявкам начальников путеизмерительных и дефектоскопных вагонов директором дистанции пути или его заместителем.				
26	Нахождение под постоянным контролем поездного диспетчера, дежурного по станции, осуществляющие меры, обеспечивая беспрепятственное и безопасное следование поездов, в составе имеющего вагоны с взрывчатыми материалами, при следовании по у ч а с т к а м . Заблаговременное сообщение дежурным по станции формирования поезда поездному диспетчеру о предстоящем отправлении поезда, в составе имеющего вагоны с взрывчатыми материалами.				
27	Знание и четкое выполнение работником связанных с движением поездов правил безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам. Не допущение следования поездов с вагонами, имеющими неисправности, выявленных приборами контроля состояния подвижного состава и его ходовых частей.				
28	Размещение в пределах габаритов погрузки при перевозке на открытом подвижном составе грузов (с учетом упаковки и крепления).				
29	Предъявление к перевозке грузоотправителями грузов, в том числе опасных в таре и упаковке. Не допущение к перевозке опасных грузов в поврежденной таре или с открытыми пробками (крышками, люками).				

30	Не допущение перевозки грузов на открытом подвижном составе, упакованных с применением бумаги, пергамента, толи и других легкогорючих материалов. Обеспечение упаковки груза в плотные ящики из многослойной фанеры или из плотно подогнанных между собой строганных досок, при необходимости применения таких материалов в качестве защиты от механических повреждений и воздействия атмосферных осадков.				
31	Сопровождение груза следующей с контрольной рамой опытным работником дистанции пути соответствующей квалификации.				
32	Не допущение транспортировки пищевых продуктов в транспортных средствах, в которых ранее перевозились опасные грузы.				
33	Не допущение транспортировки пищевых продуктов совместно с непродовольственными грузами. Допущение совместной перевозки в одном вагоне, контейнере разных видов пищевых продуктов, только в отношении не выделяющих и не воспринимающих запахи продуктов, имеющих одинаковые условия их перевозки и способ обслуживания по согласованию с органами государственного санитарно-эпидемиологического надзора на железнодорожном транспорте.				
34	Размещение и крепление грузов на открытом подвижном составе должно исключать сдвиг и порчу груза при перевозке.				
35	Наличие условий размещения грузов в вагонах: не допущение превышения массы груза с учетом реквизитов крепления, трафаретной грузоподъемности вагона. Не допущение превышения допустимых значений при смещении общего центра тяжести груза относительно продольной и поперечной осей вагона, а также нагрузки на элементы кузова вагона.				
36	Не допущение перевозки грузов в открытом подвижном составе с наружной упаковкой из бумаги, пергамина и других легкогорючих материалов.				
37	Не допущение в зонах повышенной опасности: стояния на подножках и переходных площадках, лестницах и других наружных частях железнодорожного транспорта; открывания дверей вагонов на ходу поезда; задерживания открытия и закрытия автоматических дверей пригородных поездов.				
38	Обеспечение приема 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				

39	<p>башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 метров друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 метров при наличии в перевозочных документах штампея «Не спускать с горки» вагоны с взрывчатыми материалами, цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные пути. Остановка последующих отцепов, направляемые на эти пути, перед местом расположения охранных тормозных башмаков до накопления группы, состоящей не менее чем из 10 вагонов.</p>				
40	<p>Не допущение занятия улавливающих тупиков любым подвижным составом, а предохранительных тупиков – пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, грузовыми вагонами с опасными грузами.</p>				
41	<p>Установление на особых путях вагонов с взрывчатыми материалами на станциях вне поездов указанных в техническо-распорядительном акте станции, где стоянка их наиболее безопасна, за исключением, вагонов, находящихся под накоплением на путях сортировочных парков. Обеспечение таких вагонов сцеплением, надежным закреплением от ухода и ограждением переносными сигналами остановки. Установление стрелок, ведущих на пути стоянки таких вагонов, в положение, исключающее возможность заезда на эти пути, и запираения. Наличие указания в техническо-распорядительном акте станции порядка запираения и хранения ключей от стрелок, также закрепление вагонов на станционных путях.</p>				
42	<p>Не допущение постановки в поезда и следованию платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не дано особых указаний.</p>				
43	<p>Соблюдение квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по перевозке грузов железнодорожным транспортом.</p>				
44	<p>Знание и четкое выполнение работниками, связанными с движением поездов правил безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам. Принятие всех зависящих от них мер к его остановке и к ликвидации опасности в случае опасности, угрожающей поезду с взрывчатыми материалами (горение буск, излом оси, сход подвижного состава, возгорание вагона или груза), локомотивные и кондукторские бригады, лица, осуществляющие охрану и сопровождение грузов, дежурные по станциям, а также другие работники, связанные с приемом, отправлением, пропуском и обслуживанием поездов. Не допущение следования поезда с вагонами, имеющими неисправности, выявленные приборами</p>				

	контроля состояния подвижного состава и его ходовых частей.				
45	Обеспечение перевозчиком по договору перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа в пункт назначения, предоставление ему места в поезде согласно проездному документу (билету), оплаченную пассажиром за проезд. Оформление договора на перевозку пассажира в форме проездного документа (билета), на перевозку багажа - багажной квитанций, а на перевозку грузобагажа - грузобагажной квитанций.				
46	Обеспечение перевозчиком продажи проездных документов (билетов) до указанной пассажиром станции назначения.				
47	Обеспечение перевозчиком установленные Правилами перевозок формы проездных документов (билетов), порядок их продажи и сроки действия.				
48	Соответствие подвижного состава, СПС, выходящие на железнодорожные пути, независимо от принадлежности и форм собственности, требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта				
49	Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей: 1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава; 2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки; 3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях; 4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов); 5) массу тары (кроме локомотивов). Нанесение следующих надписей: 6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном подвижном составе - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных п р и б о р о в ; 7) 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; 8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах – грузоподъемность;				
50	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС				

	технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики.				
51	Не допущение выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, в том числе СПС, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения.				
52	Обеспечение своевременного прохождения подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания.				
53	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 .				
54	Проведение комиссионного осмотра тягового подвижного состава, а также пассажирских вагонов, СПС два раза в год (весной и осенью).				
55	Обеспечение периодического осмотра локомотивных, а также установленных на пассажирском, моторвагонном и СПС устройств безопасности и поездной радиосвязи на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств, также владельцами инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава.				
56	Осуществление внесенных изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, с соблюдением требований эксплуатационной документации.				
57	Оборудование системой автоматического управления электроотопления вагонов, включаемых в пассажирские поезда с электроотоплением.				
58	Не допущение включения 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.				
59	Не допущение подачи под погрузку грузов и посадку людей вагонов без предъявления их к техническому обслуживанию. Проведение записи в журнале предъявления вагонов грузового парка к техническому обслуживанию ВУ-14 при признании их годными.				

60	<p>Осуществление проверки при техническом обслуживании:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) состояние и износ оборудования, узлов и деталей и их соответствие установленным размерам; 2) исправность действия устройств безопасности и устройств радиосвязи, тормозного оборудования и автосцепного устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, электрических цепей; 3) состояние и исправность ходовых частей. Суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, включая хоппер-дозаторы типа ЦНИИ-ДВЗ, допускается не более 20 миллиметров и не менее 4 миллиметров, 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 миллиметров и не менее 6 миллиметров, а у думпкаров типов ВС-80, ВС-82, ВС-85 - не более 20 миллиметров и не менее 12 миллиметров; 4) исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней; 5) наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на путь деталей и оборудования подвижного состава. 				
61	<p>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.</p>				
62	<p>Подвержение периодическому испытанию устройств электрической защиты, средств пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики на пассажирских вагонах.</p>				
63	<p>Оборудование автоматическими тормозами, применяющими различные режимы торможения, в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути - подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава, и электропневматическими тормозами - пассажирские вагоны, моторвагонный подвижной состав и локомотивы, предназначенные для вождения пассажирских поездов. Обладание автоматических и электропневматических тормозов подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивающих плавность торможения, а также остановки поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и при открытии стоп-крана (крана</p>				

	<p>экстренного торможения).</p> <p>Обеспечение автоматических и электропневматических тормозов подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава тормозным нажатием, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данными.</p> <p>Оборудование грузовых вагонов, включаемых в хозяйственные, пригородные поезда для перевозки людей стоп-краном.</p> <p>Установление опломбированных стоп-кранов в тамбурах, внутри вагонов, пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе.</p>				
64	<p>Оборудование ручными тормозами локомотивов, пассажирских, грузовых вагонов, моторвагонного и СПС. Наличие в грузовых вагонах переходной площадки со стоп-краном и ручным тормозом согласно конструкции. Содержание ручных тормозов железнодорожного подвижного состава в исправном состоянии и обеспечение их расчетного тормозного нажатия.</p>				
65	<p>Оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава.</p>				
66	<p>Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 миллиметров; 2) у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 миллиметров; 3) у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 миллиметров; 4) у специального подвижного состава в порожнем состоянии - не более 1080 миллиметров, в груженом - не менее 980 миллиметров. 				
67	<p>Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) в грузовом поезде - 100 миллиметров; 2) между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда - 110 миллиметров; 3) между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 миллиметров; 4) в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 километров в час - 70 миллиметров; 5) то же со скоростью 121-140 километров в час - 50 миллиметров; 6) между локомотивом и подвижными единицами специальными подвижными составами - 100 миллиметров. 				

	Оборудование без зазорной автосцепкой между вагонами пассажирского поезда, следующий со скоростью 161 километров в час и более.				
68	Наличие ограничителей вертикальных перемещений на автосцепках пассажирских вагонов, а также на автосцепках СПС, локомотивов работающих по технологии совместно в сцепе с пассажирским поездом .				
69	Наличие 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. Обеспечение осмотром под подвижным составом колесных пар, обыкновенному и полному освидетельствованию, а также при каждой подкатке регистрированию в соответствующих журналах или паспортах.				
70	Не допущение выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, 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, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: 1) при скоростях движения от 120 километров в час до 140 километров в час : прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 миллиметров; толщина гребня более 33 миллиметров или менее 28 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня; 2) при скоростях движения до 120 километров в час: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения более 7 миллиметров, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 миллиметров, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 миллиметров; толщина гребня более 33 миллиметров или менее 25 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у подвижного состава с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня; 3) вертикальный подрез гребня высотой более 18				

	<p>миллиметров, измеряемый специальным шаблоном;</p> <p>4) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и СПС, а также у вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками и подшипниками кассетного типа глубиной более 1 миллиметров, а у тендеров более 2 миллиметров.</p>				
71	<p>Удовлетворение колес пассажирских вагонов производства компании «PatentesTalgoS.L.» следующим требованиям технологической инструкции завода-изготовителя и дополнительным требованиям:</p> <p>1) расстояние между внутренними гранями колес 1440 миллиметров, у вагонов производства компании «PatentesTalgoS.L.», обращающихся в поездах со скоростью до 160 километров в час, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 миллиметров и в сторону уменьшения не более 1 миллиметра;</p> <p>2) толщина гребня не менее 28 миллиметров, толщина обода колеса – не менее 40 миллиметров, прокат по кругу катания - не более 3 миллиметров;</p> <p>3) разница диаметров колес по кругу катания при обточке с выкаткой колесной пары - не более 0,5 миллиметров, без выкатки - не более 1 миллиметра;</p> <p>4) разница диаметров колес между тележками смежных вагонов – не более 5 миллиметров;</p> <p>5) при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания глубиной до 0,5 миллиметров скорость движения не превышение 140 километров в час;</p> <p>6) при наличии ползунов (выщербин) на поверхности катания глубиной от 0,5 миллиметров до 1 миллиметров скорость движения не превышение 120 километров в час;</p> <p>7) при обнаружении ползуна глубиной более 1 миллиметра необходимо руководствоваться Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта.</p>				
72	<p>Отсутствие в пассажирских вагонах подвижного состава, в зоне возможного перемещения пассажиров и обслуживающего персонала (на уровне головы, ног, туловища) элементов конструкции и оборудования, которые их могут травмировать.</p>				
73	<p>Не допущение блокирования проходов, тамбура и выхода в пассажирских вагонах, в вагонах дизель-поездов и электропоездов при перевозках пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправлений железнодорожным транспортом.</p>				
74	<p>Обеспечение безопасной работы без нанесения ущерба здоровью и безопасности пассажиров любого устройства, предназначенное для использования пассажирами.</p>				
	<p>Наличие системы аварийного освещения, обеспечивающая достаточную интенсивность освещения и ее продолжительность согласно</p>				

75	<p>технической документации в пассажирских вагонах, на моторвагонном подвижном составе и локомотивах.</p> <p>Предусмотрение путей и средств аварийной эвакуации пассажиров и обслуживающего персонала из вагонов.</p>				
76	<p>Не допущение провоза предметов, веществ или других материалов и изделий, создающих угрозу химического отравления пассажиров и угрозу безопасным условиям перевозки багажа, грузобагажа (легковоспламеняющиеся жидкости, газы, взрывчатые и ядовитые вещества) и почтовых отправок в вагонах пассажирского поезда.</p>				
77	<p>Не допущение в вагонах пассажирских поездов в пути и х с л е д о в а н и я :</p> <ul style="list-style-type: none"> - эксплуатации вагона с утечкой тока на корпус вагона; - эксплуатации неисправного электрооборудования, осветительной сети, нагревательных приборов, а также оставлять работающее электрооборудование без п р и с м о т р а ; - замены перегоревших электрических ламп другими, мощность которых выше установленной заводом-изготовителем и схемой; - установку предохранителей, не соответствующих установленному номиналу для данной цепи; - зарядки аккумуляторных батарей способом, неустановленным в гармонизированных стандартах или инструкцией завода-изготовителя вагонов; - включения нагревательных приборов и других электроприборов, не предусмотренных схемой и инструкцией завода-изготовителя вагонов; - хранения посторонних предметов в нишах с электроаппаратурой, складирование горючих материалов вблизи приборов отопления, электросветильников; - вскрытия кожухов и производство ремонта или регулировки стабилизаторов на вагонах в пути с л е д о в а н и я ; - включения токопотребителей вагона без соответствующего контроля за средствами измерений при этом (за показаниями на вольтметре, амперметре); - включения электрокалориферов при неработающей вентиляции и допускать их перегрев сверх допустимой температуры выше 28⁰С по показанию дистанционного т е р м о м е т р а ; - использования междувагонных электрических соединений (штепселя, головки и прочее) не защищенными холостыми розетками и защитными к о р о б к а м и ; - эксплуатации неисправных аккумуляторных батарей (при наличии короткозамкнутых элементов, обрыве более 20 % жил гибкой перемычки или провода, без крышек или с открытыми коробками предохранителей, 				

	с поврежденными или залитыми электролитом чехлами , с несоответствующей плотностью и уровнем электролита).				
78	Не допущение перевозки людей, животных, опасных и особо опасных грузов без соблюдения требований санитарно-эпидемиологической безопасности.				
79	Обеспечение оснащения входных дверей системой (устройствами) открывания/закрывания и системой контроля, гарантирующими безопасность пассажиров и обслуживающего персонала.				
80	Оборудование пассажирских вагонов: системой кондиционирования воздуха, внутripоездной телефонной связью, системой контроля нагрева бус, установкой поездного радиовещания. Оборудование скоростных пассажирских вагонов дополнительным централизованным электроснабжением. Оборудование скоростных моторвагонных подвижных составов системой кондиционирования воздуха, внутripоездной телефонной связью, системой контроля нагрева бус.				
81	<p>Осуществление оформления проездных документов (билетов) на пассажирские поезда с помощью терминалов Автоматизированной Системы Управления (далее – АСУ) и по ручной технологии при предоставлении документа, удостоверяющего личность лица, желающего приобрести проездной документ (билет), либо с доставкой по месту требования п а с с а ж и р а .</p> <p>Осуществление продажи проездных документов (билетов) в билетных кассах и/или через электронные системы продажи. Осуществление доставки проездных документов (билетов) по месту требования пассажира за дополнительную плату. Допущение продажи проездных документов проводниками в поездах, сформированных из вагонов с местами для сидения, а также в общих вагонах пассажирских поездов, на станциях, где отсутствуют билетные кассы.</p>				
82	<p>Осуществление перевозчиками продажи проездных документов (билетов) на поезда своего формирования. Допущение организации продажи проездных документов (билетов) других перевозчиков на основании заключенных договоров. Установление уполномоченным лицом Перевозчикѐ, исходя из местных условий и графика движения поездов время работы билетных касс на вокзалах (с т а н ц и я х) .</p> <p>Установление пассажирским агентством, исходя из местных условий времени работы билетных касс вне зданий железнодорожных вокзалов. Обеспечение открытия билетных касс на всех станциях и остановочных пунктах при продаже 50 и более проездных документов (билетов) в сутки. Принятие</p>				

	<p>Перевозчиком решения об организации продажи проездных документов (билетов) на станциях и остановочных пунктах при продаже менее 50 проездных документов (билетов) в сутки.</p>				
83	<p>Осуществление предварительной продажи проездных документов в сроки от 45 до 1 суток до отправления поезда.</p> <p>Определение окончания времени продажи проездных документов (билетов) на отходящий поезд технологическим процессом работы станции (вокзала). Доведения до сведения пассажиров указанной информации.</p>				
84	<p>Осуществление оформления проездного документа (билета) при наличии документа, удостоверяющего личность пассажира (паспорт, военный билет, удостоверение личности, справка об освобождении, временное удостоверение личности, удостоверение беженца, для детей в возрасте до 16 лет - свидетельство о рождении), а для оформления льготного или бесплатного проездного документа (билета) и документов, дающих право на льготы. Не обязательное предъявление документов, удостоверяющих личность при оформлении проездных документов (билетов) на поезда, сформированные из вагонов с местами для сидения. Выдача проездного документа (билета) за наличный или безналичный расчет. Оформление проездных документов (билетов) только на проезд в беспересадочном сообщении.</p>				
85	<p>При оформлении проездных документов (билетов) через АСУ сведения печатаются билетопечатающим устройством, подключенным к терминалу этой системы. При оформлении льготного и бесплатного проезда через АСУ сведения о доплате за повышение категории проезда печатаются на том же бланке проездного документа (билета).</p> <p>Подчистки на проездных документах (билетах) не допускаются. В проездных документах (билетах), оформляемых через АСУ, билетному кассиру на промежуточных станциях допускается вручную исправлять только номер поезда в случае, если он изменяется по ходу следования.</p> <p>Допущение приобретения пассажиром проездных документов (билетов) всех мест одного купе. В этом случае пассажир оплачивает стоимость проезда по полному тарифу по общему количеству приобретенных мест в купе. При этом не допущение проезда лиц, не указанных в проездном документе (билете). Не допущение оформления проездных документов (билетов) более четырех мест на один поезд на одно лицо. Оформление проезда на одного человека (за</p>				

	исключением организованных групп пассажиров и специальных перевозок) осуществляется на одном бланке проездного документа (билета).				
86	<p>Проведение оформления проездных документов (билетов) неавтоматизированным способом через диспетчерский терминал с использованием шариковой ручки (синими, черными или фиолетовыми чернилами), разборчиво без сокращения слов. Допущение применения штампов с готовым текстом. Осуществление резки контрольного талона бланка в соответствии со стоимостью проезда, типом вагона, категорией поезда и количеством пассажиров (на групповом проездном документе (билете), после заполнения соответствующих граф на обеих частях (бланк и корешок) проездного (билета). Проставление мастичных или игольчатых компостерных отметок со следующими отчетливо различимыми данными на проездном документе (билете), оформленном по ручной технологии выдаваемом пассажиру: номер поезда, число, месяц, год. Обозначение года при необходимости, только о д н о й ц и ф р о й .</p> <p>Проведение игольчатого компостирования проездных документов (билетов) одновременно с корешками на перегибе после складывания их вдвое по горизонтальной линии с захватом первой части, причем вкладывание корешка внутрь бланка проездного документа (билета). Нанесение на бланк и корешок проездного документа (билета) мастичного компостера.</p>				
87	Не допущение перепродажи проездных документов (билетов).				
88	<p>Продление (путем отметки об отсрочке на самом проездном документе) уполномоченным лицом (работником вокзала) срока действия проездного документа (билета), в следующих случаях:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) при непредставлении пассажиру места в поезде (кроме поезда, сформированного из вагонов с местами для сидения) на время до отправления следующего поезда, в котором пассажиру будет предоставлено м е с т о ; 2) в пунктах пересадки при опоздании согласованных поездов на все время задержки транзитного пассажира до предоставления ему возможности продолжить п о е з д к у ; 3) при остановке пассажира в пути - всего на срок не б о л е е 1 0 с у т о к . <p>Не допущение продления срока действия проездных документов (билетов) в других случаях.</p>				
	Предъявление пассажиром при посадке в пассажирский поезд, надлежащим образом оформленный проездной документ (билет) и документ, удостоверяющий личность. Обеспечение проверки				

89	<p>проводником вагона при посадке пассажира в вагон проездного документа (билета) и документа, удостоверяющего его личность, реквизиты (Ф.И.О.), указанные в проездном документе (билете). При посадке в поезда, сформированные исключительно из вагонов с местами для сидения, предъявление документа удостоверяющего личность не требуется. Проведение проверки проводником вагона соответствие габарита ручной клади установленной нормы при посадке пассажиров в поезд. Предупреждение проводником вагона пассажиров при посадке в вагон о том, чтобы они не забыли проездные документы (билеты) у провожающих, а также принятие в пути следования мер к недопущению проезда безбилетных пассажиров и провозу ручной клади сверх установленной нормы (размера).</p>				
90	<p>Не допущение посадки в поезд пассажира при несоответствии фамилии пассажира с фамилией, указанной в предъявляемом проездном документе (билете).</p>				
91	<p>Не допущение при проезде в вагоне пассажирских поездов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) проезда без наличия проездных документов (билетов) ; 2) проезда на подножках, крышах вагонов и под вагонами, производить посадку и высадку на ходу поезда ; 3) провоза ручной клади, которая может повредить или загрязнить вагон или вещи других пассажиров, а также зловонные, огнеопасные, отравляющие, легко воспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества ; 4) остановки поезда стоп-краном без необходимости; 5) проезда в тамбурах и на переходных площадках; 6) курение в не установленных местах; 7) выбрасывание из окон и дверей вагонов мусор и другие предметы. 				
92	<p>Не допущение к перевозке ручной кладью вещи, повреждающие или загрязняющие вагон или вещи других пассажиров, а также заряженное оружие (за исключением случаев имеющих государственное значение), зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества.</p>				
93	<p>Признание пассажира безбилетным при не соответствии фамилии и инициалов, указанных в документе, удостоверяющего его личность, а также с льготным проездным документом без документов, подтверждающих право на пользование им. Составление акта общей формы при осуществлении высадки безбилетного пассажира на первой тарифной станции, имеющего билетную кассу.</p>				

94	<p>При выявлении неоплаченного багажа в пассажирских поездах, составление акта (в 3-х экземплярах) на провоз неоплаченного багажа работниками Перевозчика, на которых в установленном порядке возложено осуществление проверок, взыскание тарифа (провозная плата) по квитанции ЛУ – 9в.</p>				
95	<p>Составление и подписывание акта о подключении (модернизации, замене, передислокации) терминального оборудования к АСУ в количестве 4-х экземпляров после установки оборудования АСУ и проверки его работоспособности, комиссия в составе представителей пользователя и Национальной железнодорожной компании, проведение осмотра помещения и оборудования нового пункта продажи на предмет соответствия требованиям к помещению для установки терминального оборудования, требованиям к терминальному оборудованию АСУ, его использованию и эксплуатации. Не допущение исправления в акте.</p>				
96	<p>Осуществление мониторинга соблюдения технологии оформления проездных документов (билетов), работы билетных касс не реже одного раза в год в течение всего периода доступа к АСУ Национальной железнодорожной компании.</p>				
	<p>Соблюдение категории пассажирского вагона, в том числе по уровню комфортности:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) общий вагон с жесткими местами для сидения - вагон, оборудованный общим электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, общей радиоточкой, туалетами (с туалетной бумагой и мылом), резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, наличием занавесок на окнах, чайными принадлежностями, посудой и медицинской аптечкой; 2) плацкартный вагон с жесткими местами для лежания - вагон, оборудованный общим и местным электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, общей радиоточкой, туалетами (с туалетной бумагой и мылом), резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, наличием занавесок на окнах, чайными принадлежностями и посудой, комплектами постельных принадлежностей (подушка, одеяло, матрас с чехлом), постельного белья (2 простыни, 1 наволочка, 1 полотенце) и медицинской аптечкой; 3) пассажирские вагоны, предназначенные для перевозки организованных детских коллективов, снабжаются ремнями безопасности для верхних полок. <p>К данному типу вагона отнесены вагоны класса « Турист» - 20-ти местные вагоны с 4-местными купе со спальными местами для лежания, нижние места трансформируются в четыре кресла для сидения, в каждом купе имеется умывальник;</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) вагон с 4-местным купе с жесткими местами для лежания - вагон, оборудованный общим и 				

индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, туалетами (с туалетной бумагой и мылом), резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, индивидуальной радиоточкой, наличием штор и занавесок, ковриков и ковровых дорожек в коридорах и купе, чайными принадлежностями и посудой, комплектами постельных принадлежностей, куда входят: 2 простыни, 1 наволочка, 1 вафельное или махровое полотенце, подушка, одеяло, матрац с чехлом и вешалками-плечиками для верхней одежды по одной на каждое спальное место;

5) вагон с 2-местными купе с местами для лежания с нижним расположением мягких диванов (далее – СВ) и с 4-местными купе с мягкими креслами для сидения - вагон, оборудованный общим и индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, видео и телеаппаратурой, туалетами (с туалетной бумагой и мылом), резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, индивидуальной радиоточкой, наличием штор и занавесок, ковриков и ковровых дорожек в коридорах и купе, чайными принадлежностями и посудой, комплектами постельных принадлежностей, куда входят: 2 подушки, одеяло, покрывало, матрац с чехлом), 2 простыни, 2 наволочки, 1 льняное или махровое полотенце и вешалками-плечиками для верхней одежды по одной на каждое спальное место;

б) вагон габарита РИЦ с 2-местными купе с ярусным расположением мягких диванов, мягкими креслами для сидения с устройством по регулированию его положения – вагон, оборудованный общим и индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, туалетами (с туалетной бумагой и мылом), резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, индивидуальной радиоточкой, видео- и телеаппаратурой в купе, кнопкой вызова проводника, штор и занавесок, ковриков и ковровых дорожек в коридорах и купе, чайными принадлежностями и посудой, комплектами съемного инвентаря и имущества, не отличающего по цвету и рисунку, постельных принадлежностей (2 подушки, одеяло, покрывало, матрац с чехлом), постельного белья, куда входят (2 простыни, 2 наволочки, 1 вафельное, 1 льняное или махровое полотенце) и вешалками-плечиками для верхней одежды по две на каждое спальное место;

7) вагон габарита РИЦ с 3-х местным купе с местами для лежания с ярусным расположением мягких диванов – вагон оборудован общим и индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, раковинами для умывания пассажиров в каждом купе, биотуалетами, резервуаром с горячей и холодной водой;

8) плацкартный вагон с 6-и местными купе с местами для лежания и ярусным расположением полок – вагон оборудован общим электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, биотуалетами, резервуаром с горячей и холодной водой, система отопления электрическая централизованная от вагона-электростанции;

9) вагон дизель и электропоезда с жесткими местами для сидения – вагон, оборудованный общим электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, туалетом (с туалетной бумагой и мылом);

10) вагон электропоезда повышенной комфортности 3 класса – вагон, оборудованный общим электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, туалетом (туалетной бумагой и мылом), с 6-ти и 2-х местными стеклопластиковыми диванами с мягкими вставками;

11) вагон электропоезда повышенной комфортности 2 класса – вагон, оборудованный общим электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, туалетом (туалетной бумагой и мылом), с 2-х и 3-х местными блоками мягких кресел в два ряда с расположением друг за другом и одноместными креслами, со встроенными столиками, подголовниками, подлокотниками и с устройством для регулировки положения спинки;

12) вагон электропоезда повышенной комфортности 1 класса – вагон, оборудованный общим электрическим освещением, системой вентиляции воздуха, туалетом (кроме моторных) (туалетной бумагой и мылом), с 2-х местными блоками мягких кресел в два ряда со встречной посадкой и одноместными креслами, со встроенными столиками, подголовниками, подлокотниками и с устройством для регулировки положения спинки;

13) вагон Бизнес класса с 2-х местным купе с местами для лежания пассажиров с ярусным расположением мягких диванов – вагон оборудован общим и индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, раковинами для умывания пассажиров в каждом купе, биотуалетами, резервуаром с горячей и холодной водой, кнопкой вызова проводника;

14) вагон Гранд класса с 2-х местным купе с местами для лежания пассажиров с ярусным расположением мягких диванов – вагон оборудован общим и индивидуальным электрическим освещением, системой вентиляции и кондиционирования воздуха, раковинами для умывания пассажиров, биотуалетом и душевой в каждом купе, резервуаром с горячей и холодной водой, кнопкой вызова проводника

Наличие в составе поезда, вагона с подъемными устройствами для посадки и высадки лиц,

	передвигающихся на инвалидных кресло-колясках. Наличие в вагонах специализированных мест для лиц, передвигающихся на инвалидных кресло-колясках.				
99	Соблюдение перечня обязательных услуг, включая оказание неотложной медицинской помощи, оказываемых пассажирам в пассажирских поездах и на вокзалах				
100	Соблюдение перевозчиками порядка хранения, удержания, передачи багажа и грузобагажа				
101	Наличие лицензии на перевозку грузов в сфере железнодорожного транспорта				
102	Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию обеспечивают безопасное и плавное движение поездов.				
103	Не допущение постановок в поезда грузовых вагонов, по состоянию, не обеспечивающих сохранность перевозимых грузов.				
104	Прохождение каждого вагона поезда технического обслуживания на станциях формирования и расформирования, в пути следования - на станциях, предусмотренных графиком движения поездов, а при выявлении неисправности – осуществление ремонта.				
105	Проведение в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов технического обслуживания и ремонта вагонов. Обеспечение работниками пунктов технического обслуживания безопасности движения и проследования вагонов в исправном состоянии в составе поезда в пределах гарантийного участка. Установление гарантийных участков для грузовых поездов исходя из протяженности участков обращения локомотивов, необходимости проведения полной пробы автотормозов, технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов.				
106	Не допущение без технического осмотра отправления со станции СПС, находящегося в оперативном резерве.				
107	Наличие расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары 1440 миллиметров. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 километров в час до 140 километров в час, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 миллиметров и в сторону уменьшения не более 1 миллиметра, при скоростях до 120 километров в час отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 миллиметров.				
108	Не допущение поставки в поезда и допущения к следованию: порожние крытые вагоны с открытыми и				

	не запертыми на дверную закидку дверями, вагонов для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по кругу катания.				
109	Соблюдение установленного противопожарного режима, не допущение к работе лиц, не прошедших инструктаж по соблюдению мер противопожарной безопасности.				
110	Сообщение лично машинистом дежурному по станции или поездному диспетчеру через главного кондуктора или работника локомотивной бригады (письменно, по телефону или радиосвязи) после остановки на перегоне поезда о невозможности продолжения движения вперед и его обязательного возврата на станцию отправления. Обеспечение поездным диспетчером закрытия перегона (соответствующий путь перегона) и установление порядка возвращения поезда на станцию отправления после получения такого сообщения.				
111	Возможность использования на участках, оборудованных автоблокировкой и поездной радиосвязью, в условиях хорошей видимости для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду: 1) одиночного локомотива, следующего по перегону за остановившимся поездом; 2) локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, следующего по перегону за остановившимся поездом; 3) сзади идущий грузовой поезд без отцепки от него ведущего локомотива. Тот или иной способ оказания помощи осуществляется по регистрируемому приказу поездного диспетчера, передаваемому машинистам обоих локомотивов после всесторонней оценки им создавшейся обстановки. Запрещение для оказания помощи отцеплять локомотив от людского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами). Такие поезда нельзя также использовать для оказания помощи без отцепки локомотива от состава.				
В отношении оператора локомотивной тяги					
1	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.				
2	Обеспечение за счет работодателя форменной одеждой (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов.				
	Предоставление участниками перевозочного процесса и владельцами железнодорожного подвижного состава				

3	уполномоченному органу информацию о проведенном плановом ремонте железнодорожного подвижного состава, а также магистральных, станционных и подъездных путей				
4	Соблюдение укомплектования и расстановку кадров в соответствии с перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований				
5	Проведение периодического медицинского осмотра работников, а также предменное освидетельствование локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов, в соответствии со статьей 155 Кодекса Республики Казахстан от 18 сентября 2009 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области здравоохранения.				
6	Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.				
7	Проведение периодических проверок работников, связанных с обслуживанием движений поездов, на предмет знания действующих инструкции и правил, регламентирующих вопросы безопасности движения и должностных инструкции				
8	Проведение ежедекадных проверок по тематике «День безопасности движения».				
9	Обеспечение технически исправным инструментом и техническими средствами в соответствии со спецификой проводимых работ.				
10	Предоставление информации о допущенных нарушениях безопасности повлекших нарушения безопасности движения на железнодорожном транспорте Республики Казахстан, участниками перевозочного процесса, вспомогательными службами железнодорожного транспорта, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности в орган государственного транспортного контроля и его территориальные подразделения, в оперативном порядке не позднее суток, а в случаях столкновений, сходов поездов и подвижного состава – не позднее одного часа, с момента происшествия.				
11	Соответствие подвижного состава, СПС, выходящие на железнодорожные пути, независимо от принадлежности и форм собственности, требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта				

12	<p>Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава; 2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки; 3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях; 4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов); 5) массу тары (кроме локомотивов). <p>Нанесение следующих надписей:</p> <ol style="list-style-type: none"> 6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном подвижном составе - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных п р и б о р о в ; 7) 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; 8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах – грузоподъемность; 				
13	<p>Ведение технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС.</p>				
14	<p>Не допущение выпуска в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижного состава, в том числе СПС, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения.</p>				
15	<p>Обеспечение своевременного прохождения подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания.</p> <p>Не допущение выпуска в эксплуатацию специального подвижного состава, 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>				
16	<p>Обеспечение первыми руководителями организаций - участников перевозочного процесса, полноты ведения первичного учета и правильности классификации случаев нарушений безопасности</p>				
	<p>Обеспечение систематическими проверками технического состояния подвижного состава и СПС</p>				

17	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.				
18	Проведение комиссионного осмотра тягового подвижного состава, а также пассажирских вагонов, СПС два раза в год (весной и осенью).				
19	Обеспечение периодического осмотра локомотивных, а также установленных на пассажирском, моторвагонном и СПС устройств безопасности и поездной радиосвязи на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств, также владельцами инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава.				
20	Обеспечение оставления 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.				
21	Осуществление внесения изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, при условии соблюдения требований эксплуатационной документации.				
22	Оборудование локомотивов и моторвагонного подвижного состава, (специального самоходного подвижного состава) средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемерами с регистрацией установленных показаний, локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации и устройствами безопасности.				
23	Оборудование пассажирских локомотивов устройствами управления электропневматического торможения, отбора мощности для высоковольтного отопления. Оборудование локомотивов грузовых поездов устройством, приборами для контроля плотности тормозной магистрали.				
	Дополнительное оборудование поездных локомотивов при обслуживании одним машинистом следующими средствами и устройствами безопасности: 1) системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста;				

24	<p>2) зеркалами заднего вида или другими аналогичными устройствами;</p> <p>3) автоматической пожарной сигнализацией и системой пожаротушения;</p> <p>4) блокировкой тормоза;</p> <p>5) системой автоведения.</p> <p>Оборудование моторвагонного подвижного состава сигнализацией контроля закрытия дверей и связью «пассажир - машинист».</p>				
25	<p>Оборудование маневровых локомотивов, обслуживаемых одним машинистом:</p> <p>1) устройствами дистанционной отцепки их от вагонов;</p> <p>2) вторым пультом управления;</p> <p>3) зеркалами заднего вида;</p> <p>4) устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива.</p>				
26	<p>Запрещение выдачи локомотивов и моторвагонного подвижного состава, выработавшие установленный срок службы под грузовые и пассажирские поезда.</p>				
27	<p>Не допущение выпуска локомотивов, моторвагонного и подвижного состава в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:</p> <p>1) неисправность прибора для подачи звукового сигнала;</p> <p>2) неисправность пневматического, электропневматического, ручного тормозов или компрессора;</p> <p>3) неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя;</p> <p>4) неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности;</p> <p>5) неисправность автостопа или устройства проверки бдительности машиниста;</p> <p>6) неисправность скоростемера и его привода, регистрирующего устройства;</p> <p>7) неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи «пассажир - машинист»;</p> <p>8) неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи;</p> <p>9) неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация;</p> <p>10) неисправность системы подачи песка;</p> <p>11) неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;</p> <p>12) трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессора, излом рессорного листа;</p> <p>13) трещина в корпусе буксы;</p> <p>14) неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;</p> <p>15) отсутствие или неисправность предусмотренного</p>				

	<p>конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь;</p> <p>16) трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;</p> <p>17) неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки; неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры; неисправность токоприемника;</p> <p>18) неисправность средств пожаротушения, автоматической пожарной сигнализации (предусмотренные в конструкции локомотива);</p> <p>19) неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;</p> <p>20) появление стука, постороннего шума в дизеле;</p> <p>21) отсутствие защитных кожухов электрооборудования;</p> <p>22) неисправность микропроцессорной системы управления локомотивом.</p>				
28	<p>Пломбирование установленных на локомотивах и моторвагонном подвижном составе манометров, предохранительных клапанов, а также аппараты и приборы, регистрирующие расход электроэнергии и топлива.</p>				
29	<p>Обеспечение испытанием и освидетельствованием устройства электрической защиты, средства пожаротушения, пожарная сигнализация и автоматика, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах и моторвагонном подвижном составе</p>				
30	<p>Оборудование автоматическими тормозами, применяющими различные режимы торможения, в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути - подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава, и электропневматическими тормозами - пассажирские вагоны, моторвагонный подвижной состав и локомотивы, предназначенные для вождения пассажирских поездов.</p> <p>Обладание управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивающие плавность торможения, а также остановки поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения) автоматические и электропневматические тормоза подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава.</p> <p>Обеспечение тормозным нажатием, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данным автоматического и электропневматического тормоза подвижного состава,</p>				

	<p>в том числе специального самоходного подвижного состава.</p> <p>Оборудование стоп-краном грузовых вагонов, включаемые в хозяйственные, пригородные поезда для перевозки людей.</p> <p>Установление опломбированных стоп-кранов в тамбурах, внутри вагонов, пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе.</p>				
31	<p>Оборудование ручными тормозами локомотивов, пассажирских, грузовых вагонов, моторвагонного и СПС. Наличие в грузовых вагонах переходной площадки со стоп-краном и ручным тормозом согласно конструкции. Содержание ручных тормозов железнодорожного подвижного состава в исправном состоянии и обеспечение их расчетного тормозного нажатия.</p>				
32	<p>Наличие предохранительных устройств на всех частях рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых вызывает выход из габарита или падение на путь.</p>				
33	<p>Оборудование подвижного состава и СПС сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц железнодорожного подвижного состава.</p>				
34	<p>Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 миллиметров; 2) у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 миллиметров; 3) у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 миллиметров; 4) у СПС в порожнем состоянии - не более 1080 миллиметров, в груженом - не менее 980 миллиметров. 				
35	<p>Установление разницы по высоте между продольными осями автосцепок не более:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) в грузовом поезде - 100 миллиметров; 2) между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда - 110 миллиметров; 3) между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 миллиметров; 4) в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 километров в час - 70 миллиметров; 5) то же со скоростью 121-140 километров в час - 50 миллиметров; 6) между локомотивом и подвижными единицами СПС - 100 миллиметров. <p>Оборудование пассажирского поезда, следующий со скоростью 161 километров в час и более беззазорной автосцепкой между вагонами.</p>				
	<p>Наличие на каждой колесной паре на оси четкого знака о времени и месте формирования и полного</p>				

36	освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании. Обеспечение осмотром под подвижным составом колесных пар, обыкновенному и полному освидетельствованию, а также при каждой подкатке регистрированию в соответствующих журналах или паспортах.				
37	Наличие расстояния между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары 1440 миллиметров. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 километров в час до 140 километров в час, допущения отклонения в сторону увеличения не более 3 миллиметров и в сторону уменьшения не более 1 миллиметра, при скоростях до 120 километров в час допущения отклонения в сторону увеличения и уменьшения не более 3 миллиметров.				
38	<p>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 ободке, бандаже, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:</p> <p>1) при скоростях движения от 120 километров в час до 140 километров в час: прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 миллиметров; толщина гребня более 33 миллиметров или менее 28 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня;</p> <p>2) при скоростях движения до 120 километров в час: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения более 7 миллиметров, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 миллиметров, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 миллиметров; толщина гребня более 33 миллиметров или менее 25 миллиметров у локомотивов при измерении на расстоянии 20 миллиметров от вершины гребня при высоте гребня 30 миллиметров, а у подвижного состава с высотой гребня 28 миллиметров - при измерении на расстоянии 18 миллиметров от вершины гребня;</p> <p>3) вертикальный подрез гребня высотой более 18</p>				

	миллиметров, измеряемый специальным шаблоном; 4) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и СПС, а также у вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками и подшипниками кассетного типа глубиной более 1 миллиметров, а у тендеров более 2 миллиметров.				
39	Постоянное содержание в работоспособном и активном состоянии технических и программных средств и обеспечивать требуемую надежность и достоверность.				
40	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. Обеспечение принятия после проведения ремонтных работ нового назначенного срока службы ТПС согласно нормативам назначенных новых сроков службы ТПС, прошедших КР, ТОУ-8, ТО-8 или модернизацию.				
41	Предотвращение доступа обслуживающего персонала и пассажиров к незащищенным (неизолированным) частям электрооборудования железнодорожного подвижного состава, находящихся под напряжением и могущим стать источником поражения электрическим током в пути следования подвижного состава.				
42	Обеспечение заблокирования в закрытом состоянии лестниц для подъема на крышу моторных вагонов электропоездов и обеспечения открывания с помощью реверсивной рукоятки контролера машиниста.				
43	Обеспечение надежного ограждения вращающихся частей дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров и другого оборудования железнодорожного подвижного состава.				
44	Наличие боковых и торцевых площадок на локомотивах с кузовом капотного типа. Установление поручней - барьеров с промежуточным ограждением на наружной стороне боковых и торцевых площадок, ограничительных планок по наружному периметру пола площадок.				
45	Не допущение в зонах повышенной опасности: стояния на подножках и переходных площадках, лестницах и других наружных частях железнодорожного транспорта, открывания двери вагонов на ходу поезда, задерживания открытия и закрытия автоматических дверей пригородных поездов				
В отношении железнодорожных вокзалов					
	Обеспечение населения на железнодорожном вокзале достоверной информацией о времени отправления и прибытия пассажирских поездов, стоимости проезда				

1	<p>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. Предоставление информации обеспечивается также для инвалидов с использованием языков, текстов, шрифта Брайля, тактильного общения, крупного шрифта, доступных мультимедийных средств.</p>				
2	<p>Содержание в исправном техническом состоянии вокзальных сооружений, предназначенные для обслуживания населения.</p>				
3	<p>Обеспечение за счет работодателя форменной одеждой (без погон) с соответствующими знаками различия работников железнодорожного транспорта, связанных с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, а также непосредственно связанных с движением поездов.</p>				
4	<p>Соблюдение укомплектования и расстановку кадров в соответствии с перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований.</p>				
5	<p>Проведение периодического медицинского осмотра работников, а также предменное освидетельствование локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов, в соответствии со статьей 155 Кодекса Республики Казахстан от 18 сентября 2009 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области здравоохранения.</p>				
6	<p>Совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях.</p>				
7	<p>Проведение периодических проверок работников, связанных с обслуживанием движений поездов, на предмет знания действующих инструкции и правил, регламентирующих вопросы безопасности движения и должностных инструкции</p>				
8	<p>Проведение ежедекадных проверок по тематике «День безопасности движения».</p>				
9	<p>Обеспечение в помещениях для работников, обслуживающих пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей удобного доступа для быстрого выполнения операций. Не допущение занимать для других целей помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров.</p>				

10	<p>Обеспечение пассажирских и грузовых платформ, расположенных на линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, в прямых участках следующим нормам по высоте и расстоянию от оси п у т и :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 1100 миллиметров - от уровня верха головок рельсов для высоких платформ; 2) 200 миллиметров - от уровня верха головок рельсов для низких платформ; 3) 1920 миллиметров - от оси пути для высоких платформ; 4) 1745 миллиметров - от оси пути для низких платформ. <p>В процессе эксплуатации допускаются изменения указанных в настоящем пункте норм в следующих пределах: по высоте до 20 миллиметров в сторону увеличения и до 50 миллиметров в сторону уменьшения; по расстоянию от оси пути до 30 миллиметров в сторону увеличения и до 25 миллиметров в сторону уменьшения.</p>				
11	<p>Продление срока действия проездного документа (билета) (путем отметки об отсрочке на самом проездном документе) Уполномоченным лицом (работником вокзала) в следующих случаях:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) при непредставлении пассажиру места в поезде (кроме поезда, сформированного из вагонов с местами для сидения) на время до отправления следующего поезда, в котором пассажиру будет предоставлено м е с т о ; 2) в пунктах пересадки при опоздании согласованных поездов на все время задержки транзитного пассажира до предоставления ему возможности продолжить п о е з д к у ; 3) при остановке пассажира в пути - всего на срок не б о л е е 1 0 с у т о к . <p>Не допущение продление срока действия проездных документов (билетов) в других случаях.</p>				
12	<p>Наличие в железнодорожном вокзале билетных касс, помещения для ожидания, санитарно-бытовых помещений, в том числе специально оборудованные для инвалидов и маломобильных групп населения, комнаты матери и ребенка, объектов информационного обслуживания (в том числе объектов, связывающих пассажиров с единым справочно-информационным центром), медицинского пункта, пункта охраны общественного порядка.</p>				
13	<p>Обеспечение переходов и выходов на пассажирские платформы и перроны доступом для инвалидов и маломобильных групп населения (оборудованные пандусами, специализированными лифтами).</p>				
	<p>Обеспечение доступа инвалидов к услугам в сфере железнодорожного транспорта на железнодорожных вокзалах и железнодорожных станциях:</p>				

14	<p>1) выделение мест с установкой специальных дорожных знаков для парковки автотранспортных средств инвалидов;</p> <p>2) приспособление зданий, подъезда к зданиям (входа в здание, лестниц), путей движения внутри здания для маломобильных групп населения;</p> <p>3) оборудование информационными сигнальными устройствами и средствами связи, доступными для инвалидов с нарушениями зрения и (или) слуха, в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан;</p> <p>4) наличие дежурной инвалидной кресло-коляски для обслуживания инвалидов с нарушениями опорно-двигательного аппарата и других маломобильных групп населения;</p> <p>5) оборудование общественных туалетов кабинами для лиц, перемещающихся на инвалидных кресло-колясках;</p> <p>6) установление специализированных таксофонов для лиц, перемещающихся на инвалидных кресло-колясках.</p>				
15	<p>Обеспечение внеклассных и железнодорожных вокзалов 1-го класса дополнительно наличием 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).</p>				
16	<p>Обеспечение всех пунктов сервиса круглосуточной работой и быть легкодоступными для инвалидов и маломобильных групп населения.</p>				
17	<p>Обеспечение расположения залов ожидания близко к выходам на перрон</p>				
18	<p>Обеспечение владельцами вокзалов на железнодорожных вокзалах наличия медицинских пунктов путем заключения договоров с физическими и юридическими лицами, имеющими лицензию на занятие медицинской деятельностью</p>				
19	<p>Обеспечение оказания населению бесплатной справочно-информационной услуги, связанных с перевозочным процессом, а именно:</p> <p>1) посредством визуальной информации через информационные стенды, табло: информация о прибытии и отправлении пассажирского и пригородного поезда; расписание движения пассажирских и пригородных поездов;</p> <p>сведения о перевозчиках, выполняющих пассажирские и пригородные перевозки;</p> <p>информация о правах и обязанностях пассажиров на железнодорожном вокзале;</p> <p>2) через справочную службу посредством устной и (или) радиотрансляционной информации:</p>				

	<p>фактическое время прибытия, отправления и (или) задержки пассажирского и пригородного поезда; о пути, на который подается или с которого отправляется пассажирский и пригородный поезд. Представление информации обеспечивается также для инвалидов и маломобильных групп населения с использованием языков, текстов, шрифта Брайля, тактильного общения, крупного шрифта, доступных мультимедийных средств.</p>			
20	<p>Обеспечение оказания населению сотрудниками вокзалов бесплатной услуги, связанные с перевозочным процессом и обслуживанием п а с с а ж и р о в :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) организация безопасной посадки/высадки на перроне пассажиров в вагоны поездов; 2) составление актов об опоздании пассажирских и пригородных поездов; 3) сопровождение инвалидов и маломобильных групп населения на или из пассажирских (пригородных) поездов. 			
21	<p>Обеспечение на железнодорожных вокзалах:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ожидания прибытия поезда в залах ожидания; 2) допущения предоставления помещений для оказания услуг, связанных с обслуживанием и перевозкой п а с с а ж и р о в ; 3) не допущение загромождения ручной кладью, багажом, иными предметами проходы в или из здания вокзала, на перроны, посадочные платформы, пешеходные мосты, настилы, тоннели; 4) не допущение нахождения на территории вокзала несовершеннолетних лиц без присмотра взрослых; 5) не допущение использования помещений, предназначенных для обслуживания пассажиров, для целей, не связанных с их обслуживанием; 6) расположение медицинских пунктов на первом этаже и имеющих свободный доступ на перроны, привокзальные площади и в залы ожидания пассажиров. Наличие расположения, ширины дверей и проходов с возможностью движения с медицинскими н о с и л к а м и ; 7) допуск размещения на перронах вокзалов павильонов и киосков на расстоянии от пути не менее 2,5 метра в местах, не препятствующих свободному передвижению пассажиров (населению) по территории вокзала и прохождению в или из здания вокзала; 8) наличие освещения в темное время суток пассажирских платформ и сооружений, предназначенных для пассажиров. 			
22	<p>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</p>			

	помещений, предназначенных для оказания платных услуг).				
23	Соблюдение перечня обязательных услуг, включая оказание неотложной медицинской помощи, оказываемых пассажирам в пассажирских поездах и на вокзалах				
В отношении операторов вагонов (контейнеров)					
1	Наличие государственной регистрации подвижного состава в порядке, установленном уполномоченным органом.				
2	Обеспечение своевременного прохождения подвижного состава и СПС планово-предупредительных видов ремонта и технического обслуживания.				
3	Соблюдение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава.				
4	Наличие на каждой единице железнодорожного подвижного состава следующих отличительных четких знаков и надписей: 1) наименование владельца железнодорожного подвижного состава; 2) номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки; 3) идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях; 4) дату и место производства установленных видов ремонта (кроме локомотивов); 5) массу тары (кроме локомотивов). Нанесение следующих надписей: 6) на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном подвижном составе - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов; 7) 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; 8) на грузовых, почтовых, багажных вагонах - грузоподъемность.				
5	Ведение на каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного подвижного состава и СПС технического паспорта завода-изготовителя, содержащего технические и эксплуатационные характеристики.				

Должностное (ые) лицо (а) _____ (должность) _____ (подпись) (Ф.И.О.)

(должность) (подпись) (Ф.И.О.)

Р у к о в о д и т е л ь

проверяемого субъекта _____

(Ф.И.О. (при наличии), (должность) (подпись))

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