



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

Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 5 августа 2019 года № 615. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 5 августа 2019 года № 19193

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

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

Правила безопасности на железнодорожном транспорте, утвержденные указанным приказом, изложить в новой редакции согласно приложению к настоящему приказу.

2. Комитету транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

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

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

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

*Министр индустрии и инфраструктурного развития  
Республики Казахстан*

**" С О Г Л А С О В А Н "**

**Министерство**

**внутренних**

**дел**

Р е с п у б л и к и  
" \_ " \_\_\_\_\_ 2019 года

К а з а х с т а н

Министерство  
Р е с п у б л и к и  
" \_ " \_\_\_\_\_ 2019 года

национальной

" С О Г Л А С О В А Н "  
экономики  
К а з а х с т а н

Приложение  
к приказу Министра индустрии  
и инфраструктурного развития  
Республики Казахстан  
от 5 августа 2019 года № 615  
Утверждены  
приказом исполняющего  
обязанности Министра по  
инвестициям и развитию  
Республики Казахстан  
от 26 марта 2015 года № 334

## **Правила безопасности на железнодорожном транспорте**

### **Глава 1. Общие положения**

1. Настоящие Правила безопасности на железнодорожном транспорте (далее – Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 34-11) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте" (далее – Закон).

2. Правила распространяются на участников перевозочного процесса, вспомогательные службы железнодорожного транспорта, осуществляющих деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности.

3. В настоящих Правилах используются следующие понятия:

1) аудит системы управления безопасностью – систематический процесс диагностики и оценки соответствия системы управления безопасностью требованиям, установленным в настоящих Правилах;

2) сертификат безопасности – документ, удостоверяющий соответствие системы управления безопасностью перевозчика к настоящим Правилам;

3) система управления безопасностью – совокупность взаимосвязанных и взаимодействующих компонентов управления перевозчика, охватывающих процессы планирования, подготовки и выполнения операций, мониторинга, контроля, анализа и направленных на обеспечение выполнения установленных требований по безопасности перевозочного процесса и снижение рисков причинения вреда жизни или здоровью

человека, окружающей среде, нанесения ущерба имуществу участников перевозочного процесса и третьих лиц.

## **Глава 2. Порядок обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте**

### **Параграф 1. Общие требования**

4. Участники перевозочного процесса, вспомогательные службы железнодорожного транспорта, осуществляющие деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности в пределах своей компетенции обеспечивают безопасность перевозочного процесса (далее - безопасность движения) и соблюдение требований нормативных правовых актов Республики Казахстан и технических регламентов.

Участники перевозочного процесса, вспомогательные службы железнодорожного транспорта обеспечивают безопасность движения путем осуществления комплекса организационных и технических мер, которые предусматривают:

1) укомплектование и расстановку кадров в соответствии с Перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований, предъявляемых к ним, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 20 сентября 2010 года № 424 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 6581);

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

3) укрепление трудовой дисциплины;

4) 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;

5) 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;

6) проведение периодических проверок работников, связанных с движением поездов, на предмет знания настоящих Правил, Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденных приказом Министра по инвестициям и

развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 11897) (далее – ПТЭ), Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 апреля 2011 года № 209 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 6954) (далее – Инструкция), Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 мая 2011 года № 291 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 7021);

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

8) 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;

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

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

11) проведение постоянной работы по внедрению новых устройств, приборов безопасности и систем;

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

13) обобщение и распространение опыта безаварийной работы;

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

5. Участники перевозочного процесса, вспомогательные службы железнодорожного транспорта обеспечивают:

безопасные условия для жизни и здоровья человека, проезда пассажиров;

безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа;

безопасность движения при эксплуатации технических средств железнодорожного транспорта;

охрану объектов железнодорожного транспорта, находящихся в их ведении, согласно Перечню грузов, подлежащих сопровождению военизированной охраной при перевозке железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 ноября 2005 года № 344-I (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 3931);

экологическую безопасность;  
противопожарную безопасность;  
санитарно-эпидемиологическую безопасность.

6. Железнодорожные пути, железнодорожные станции, пассажирские платформы, а также другие объекты железнодорожного транспорта, связанные с движением поездов и маневровой работой, являются зонами повышенной опасности и имеют сигнальное ограждение в соответствии с ПТЭ и Инструкции.

7. Объекты, на территориях которых осуществляются производство, хранение, погрузка, выгрузка (разгрузка), транспортировка опасных грузов, располагаются удаленно от железнодорожных путей, населенных пунктов, предприятий, зданий и сооружений.

Владельцы линий связи, электропередач, нефтепроводов, газопроводов и других пересекающих железнодорожные пути, или находящихся в непосредственной близости от них сооружений, обеспечивают безопасность их функционирования и соблюдение установленных норм строительства и эксплуатации указанных сооружений, а также своевременное информирование уполномоченных органов и организации железнодорожного транспорта о возникновении аварий или аварийных ситуациях, угрожающих безопасности движения.

8. Участники перевозочного процесса и вспомогательные службы железнодорожного транспорта, осуществляющие производство, погрузку, выгрузку (разгрузка), хранение и транспортировку опасных грузов, обеспечивают безопасность их перевозок, имеют средства и аварийно-спасательные службы, необходимые для ликвидации аварийных ситуаций и их последствий.

При возникновении аварийной ситуации в процессе перевозки опасных грузов, участники перевозочного процесса обеспечивают немедленную отправку указанных аварийно-спасательных служб на место происшествия.

9. Безопасность производства погрузочно-разгрузочных работ обеспечивается:

выбором способов производства работ, подъемно-транспортного оборудования и технологической оснастки;

подготовкой и организацией мест производства работ;

применением средств защиты работников;

проведением медицинского осмотра лиц, допущенных к работе, и их обучением.

10. Пожарная безопасность обеспечивается:

организацией контроля за погрузкой, сортировкой и выгрузкой опасных грузов, в части соблюдения мер пожарной безопасности, а также за подготовкой подвижного состава под погрузку указанных грузов;

соблюдением установленного противопожарного режима, недопущением к работе лиц, не прошедших инструктаж по соблюдению мер пожарной безопасности;

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

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

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

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

12. К крушениям относятся случаи столкновения, схода подвижного состава на железнодорожных путях или железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, в результате которых погиб человек и (или) поврежден подвижной состав до степени исключения его из инвентаря.

13. К авариям относятся случаи столкновения, схода подвижного состава на железнодорожных путях или железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, в результате которых человек получил тяжкий вред здоровью и (или) поврежден подвижной состав в объеме капитального ремонта.

14. К событиям относятся случаи столкновения, схода подвижного состава на железнодорожных путях или железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, но не имеющие последствия аварии и крушения.

15. К инцидентам относятся случаи нарушения безопасности движения, не повлекшие крушение, аварию и событие на железнодорожных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, перечень которых определен настоящими Правилами:

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

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

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

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

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

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

6) уход подвижного состава на маршрут приема-отправления поезда, на прилегающий перегон на станциях, подъездных путях, в том числе на железнодорожных путях по договорам концессии, за предельный столбик, со станции на перегон или с перегона на станцию, но не имеющий последствий, указанных в пунктах 12, 13 и 14 настоящих Правил;

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

8) излом (надрыв) боковины или надрессорной балки тележки подвижного состава;

9) излом (надрыв) хребтовой балки подвижного состава;

10) отцепка вагона от пассажирского поезда в пути следования из-за технических неисправностей (учитывается на всех станциях, кроме станции формирования пассажирского поезда);

11) отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами;

12) перекрытие разрешающего сигнала светофора на запрещающее, повлекшее проезд подвижным составом запрещающего показания сигнала светофора на станции – случай, когда из-за неисправности устройств сигнализации, рельсовых цепей, выключения электроэнергии или ошибки персонала, произошло перекрытие разрешающего показания светофора на запрещающий, повлекшее проезд подвижным составом запрещающего сигнала светофора на станции (за исключением перекрытия сигнала с его проездом в случаях отключения устройств по внешнему электроснабжению);

13) неисправность локомотива в поезде, в результате которой потребовалась его замена (учитывается на всех станциях, кроме пунктов смены локомотивных бригад, а также пунктов с основным или оборотным локомотивным депо);

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

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

16) появление на:

светофоре ложного разрешающего показания сигнала вместо запрещающего;

локомотивном светофоре ложного разрешающего показания сигнала вместо запрещающего, когда автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи на перегоне;

17) саморасцеп автосцепок или других сцепных устройств подвижного состава в поезде;

18) обрыв автосцепки или других сцепных устройств подвижного состава в поезде;

19) падение на железнодорожный путь деталей подвижного состава;

20) отцепка вагона от поезда на перегоне или станциях из-за нарушений технических условий погрузки груза и/или образовавшейся течи опасного груза (учитывается на всех станциях, кроме станции имеющих пункты коммерческого осмотра);

21) неисправности пути, подвижного состава, устройств сигнализации, централизации, блокировки и связи, контактной сети, электроснабжения и других технических средств в результате которых допущена задержка поезда на перегоне или на станции более 1 часа;

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

## **Параграф 2. Система управления безопасностью на железнодорожном транспорте**

16. Перевозчики разрабатывают и внедряют систему управления безопасностью в соответствии с настоящими Правилами.

17. Система управления безопасностью перевозчика включает следующие требования:

1) политику в области обеспечения безопасности перевозочного процесса, основанную на принципах управления безопасностью, указанных в пункте 18 настоящих Правил;

2) определение процедуры выявления опасностей и оценки рисков нарушений безопасности, установления и реализации мер по управлению рисками в области безопасности на железнодорожном транспорте, с указанием методов, исполнителей, ответственных за проведение идентификации опасностей, разработку плана мероприятий или корректирующих действий, а также их реализацию;

3) целевые показатели по безопасности на железнодорожном транспорте и связанные с ними планы мероприятий по достижению утвержденных целевых показателей. Перевозчик устанавливает цели (измеримые и достижимые), планы мероприятий по достижению этих целей (с указанием показателей, ответственных и сроков выполнения);

4) обеспечение соответствующими людскими, производственными и финансовыми ресурсами, требуемыми для достижения целей по безопасности перевозчика посредством:

установления и распределения функции, полномочии и ответственность подразделений и должностных лиц по вопросам обеспечения безопасности;

повышения квалификации и осведомленности персонала;

наличия необходимой инфраструктуры, находящейся в рабочем состоянии и создания производственной среды для персонала;

5) осуществление действия, необходимые для предупреждения технических сбоев, устранения их причин и предупреждения рисков;

6) проведение анализа деятельности перевозчика с периодичностью, установленной внутренними документами перевозчика, а также постоянного мониторинга и измерения показателей деятельности и периодического внутреннего аудита системы управления безопасностью;

7) ведение учета и анализа причин нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте.

18. Система управления безопасностью перевозчиков разрабатывается с соблюдением следующих принципов:

1) ориентация на потребителя;

2) лидерство руководителя - руководитель обеспечивает единство целей и направлений деятельности перевозчика, создает и поддерживает внутреннюю среду, в которой работники вовлечены в решение достижение целей по безопасности;

3) вовлечение работников всех уровней;

4) использование процессного подхода – определение процессов в деятельности перевозчика и эффективное управление ими;

5) применение системного подхода – управлять системой взаимосвязанных процессов;

6) постоянное улучшение деятельности;

7) принятие решений, основанных на анализе данных и информации.

19. Область действия системы управления безопасностью движения охватывает управленческие и производственные процессы, и распространяются на всех перевозчиков.

### **Параграф 3. Порядок и сроки выдачи сертификата безопасности**

20. Соответствие системы управления безопасностью перевозчика требованиям по безопасности, указанным в пункте 17 настоящих Правил, подтверждается сертификатом безопасности по форме утверждаемой уполномоченным органом в соответствии с подпунктом 34-35) статьи 14 Закона.

Доступ к услугам магистральной железнодорожной сети предоставляется при наличии у перевозчиков, сертификата безопасности выданного в соответствии с настоящими Правилами.

Для получения сертификата безопасности уполномоченным органом проводится аудит системы управления безопасностью.

21. Порядок выдачи сертификата безопасности включает в себя:

1) подачу перевозчиком в уполномоченный орган пакета документов, указанных в пункте 22 настоящих Правил;

2) проведение уполномоченным органом аудита системы управления безопасностью путем рассмотрения и анализа документов на предмет ее соответствия требованиям, установленным законодательным и нормативно правовым актам Республики Казахстан;

3) принятие уполномоченным органом решения о выдаче (отказе в выдаче) сертификата безопасности.

22. Перечень документов, необходимых для получения сертификата безопасности:

1) заявление перевозчика на выдачу сертификата безопасности по форме, согласно приложению 1 к настоящим Правилам;

2) копия справки о государственной регистрации (перерегистрации) юридического лица заявителя – для юридического лица;

3) копия документа, удостоверяющего личность – для физического лица.

Истребование от перевозчиков документов, которые могут быть получены из информационных систем, не допускается.

Все документы подаются на государственном или русском языках.

23. К проведению аудита системы управления безопасностью при необходимости привлекаются специалисты и эксперты организаций в сфере железнодорожного транспорта.

24. Аудит системы управления безопасностью проводится в следующей последовательности:

1) вводное совещание представителей уполномоченного органа с руководством или работниками перевозчика.

Представители уполномоченного органа информируют перевозчика о целях и масштабах аудита, методах и процедурах, которые будут использованы при проведении аудита, а также о способах взаимодействия;

2) сбор и анализ информации о системе управления безопасностью на железнодорожном транспорте;

3) обсуждение в ходе и по окончании аудита выявленных несоответствий, предложений по их устранению и рекомендации по улучшению деятельности.

25. В ходе проведения аудита проводится фактическая оценка соответствия осуществляемой деятельности перевозчика требованиям по безопасности, указанным в пункте 17 настоящих Правил.

26. При оформлении результатов аудита идентифицируются несоответствия (при наличии) и формулируются рекомендации направленные на улучшение системы управления безопасностью.

27. По итогам проведения аудита составляется отчет о результатах проведенного аудита по форме, согласно приложению 2 к настоящим Правилам.

В отчете указывается одно из следующих решений:

выдать сертификат безопасности по результатам аудита;

отказать в выдаче сертификата безопасности по результатам аудита.

28. Уполномоченный орган принимает решение о выдаче (об отказе в выдаче) сертификата безопасности в срок 30 рабочих дней со дня регистрации заявления перевозчика на выдачу сертификата безопасности.

29. В выдаче сертификата безопасности отказывают в следующих случаях:

1) по результатам аудита система управления безопасностью перевозчика не соответствует требованиям, установленным законодательством Республики Казахстан;

2) перевозчик отказывается от проведения аудита системы управления безопасностью или препятствует этому;

3) в случае предоставления неполного пакета документов, указанных в пункте 22 настоящих Правил.

30. В случае мотивированного отказа в выдаче сертификата безопасности уполномоченный орган выдает перевозчику заключение с указанием причин отказа.

31. Сертификат безопасности не подлежит передаче другому перевозчику.

32. Сертификат безопасности подлежит приостановлению действия в случаях аварий и крушений допущенные по вине перевозчика.

Уведомление о приостановлении или прекращении действия сертификата безопасности направляется перевозчику и Национальному оператору инфраструктуры в письменном виде.

В случае устранения всех несоответствий, действие сертификата безопасности возобновляется, о чем направляется письменное уведомление перевозчику и Национальному оператору инфраструктуры.

Несостоятельность перевозчика устранить несоответствия в течение трех месяцев приводит к прекращению действия сертификата безопасности.

Срок действия сертификата безопасности составляет 3 года.

#### **Параграф 4. Учет нарушений безопасности движения**

33. Случаи нарушения безопасности на железнодорожном транспорте подлежат учету.

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

35. В локомотивном хозяйстве случаи нарушений безопасности, допущенных по вине локомотивных бригад из-за нарушений должностных обязанностей или технологических процессов, учитываются в депо приписки локомотивных бригад.

36. Случаи нарушений безопасности, допущенные из-за нарушения технологии ремонта или производства, рассматриваются совместно с представителем, либо без представителя ремонтной организации или завода изготовителя, при наличии письменного согласия руководства организации производившей ремонт или производство, и учитываются за ремонтной организацией, заводом изготовителем и/или производителем.

37. В порядке, установленном пунктом 36 настоящих Правил, учитываются нарушения безопасности, допущенные по технической неисправности подвижного состава, пути, энергоснабжения, сигнализации и связи.

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

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

40. Случаи нарушений безопасности на магистральных, станционных и подъездных путях, допущенные из-за невыполнения обязанностей работником участников перевозочного процесса, учитываются в организации (структурном подразделении), работу которой исполнял виновный работник.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

45. Первые руководители организаций – участников перевозочного процесса, обеспечивают полноту ведения первичного учета и правильную классификацию случаев нарушений безопасности.



Прошу провести аудит системы управления безопасности и выдать сертификат  
б е з о п а с н о с т и

— — —  
(указать полное наименование вида деятельности и (или) подвида(ов) деятельности)

Адрес перевозчика \_\_\_\_\_

— — — — —  
(почтовый индекс, страна (для иностранного юридического лица), область, город,  
р а й о н ,  
населенный пункт, наименование улицы, номер дома/здания (стационарного  
помещения)

Электронная почта \_\_\_\_\_

Телефоны \_\_\_\_\_

Факс \_\_\_\_\_

Адрес объекта осуществления деятельности или действий (операций) \_\_\_\_\_

— — — — —  
(почтовый индекс, область, город, район, населенный пункт, наименование улицы,  
н о м е р  
дома/здания (стационарного помещения)

Прилагается \_\_\_\_\_ листов.

Настоящим подтверждается, что:  
все указанные данные являются официальными контактами и на них может быть  
н а п р а в л е н а  
любая информация по вопросам выдачи или отказа сертификата безопасности;  
все прилагаемые документы соответствуют действительности и являются  
действительными.

Руководитель \_\_\_\_\_

(подпись) (фамилия, имя, отчество (при наличии))

Дата заполнения: " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

Приложение 2  
к Правилам безопасности на  
железнодорожном транспорте  
форма  
Утверждаю

\_\_\_\_\_  
(наименование должности)

\_\_\_\_\_  
расшифровка подписи, (подпись)  
Дата \_\_\_\_\_



## Отчет о результатах проведенного аудита перевозчика

---

(наименование)

Сроки проведения аудита

Основание для проведения аудита

Аудит проводился в следующем составе:

---

— (фамилия, имя, отчество (при наличии) должность

---

— (фамилия, имя, отчество (при наличии) компетентных представителей иных организаций

---

1. Результаты предыдущего аудита (при наличии) \_\_\_\_\_

Результаты предыдущего аудита системы управления безопасностью перевозчика были рассмотрены аудиторами:

Результаты предыдущего аудита системы управления безопасностью устранены/не устранены перевозчиком:

2. Выявленные несоответствия (при наличии):

---

3. Рекомендации (при необходимости)

Для улучшения деятельности перевозчика, даны следующие рекомендации:

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

Решение по итогам аудита:

Аудиторы: \_\_\_\_\_

(фамилия, имя, отчество (при наличии)

\_\_\_\_\_ 20\_\_ года (подпись)