



**О внесении изменений в приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 мая 2011 года № 291 "Об утверждении Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте"**

Приказ и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 26 апреля 2023 года № 291. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 27 апреля 2023 года № 32379

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Внести в приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 мая 2011 года № 291 "Об утверждении Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7021) следующие изменения:

в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте, утвержденной указанным приказом:

пункты 19 и 20 изложить в следующей редакции:

"19. При сокращении на отдельных раздельных пунктах дежурного штата работников станции, Национальным оператором инфраструктуры, в зависимости от системы имеющихся устройств СЦБ и связи, разрабатывается инструкция по выполнению операций, связанных с приемом, отправлением поездов и производством маневров на таких раздельных пунктах.

20. Движение поездов на однопутных перегонах, оборудованных автоблокировкой для двухстороннего движения, осуществляется в обоих направлениях.

На двухпутных перегонах как с односторонней, так и с двухсторонней автоблокировкой по каждому пути движение четных поездов осуществляется по одному, нечетных - по другому главному пути, каждый из которых является правильным для поездов данного направления.

На двухпутных перегонах с двухсторонней автоблокировкой осуществляется двухстороннее движение по каждому пути по правилам однопутного движения, если каждый из путей не специализирован для пропуска поездов преимущественно одного направления.

При движении на таких и многопутных перегонах по каждому главному пути разрабатывается инструкция, утверждаемая Национальным оператором инфраструктуры.";

пункты 41 и 42 изложить в следующей редакции:

"41. Отправление поездов при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для смены направления, при отсутствии в аппаратах управления ключей-жезлов производится согласно инструкции, утверждаемой Национальным оператором инфраструктуры. Отправление поезда в этом случае производится по разрешениям, указанным в подпунктах 1) и 2) пункта 39 настоящей Инструкции.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, с движением по неправильному пути по показаниям локомотивного светофора, если выходной светофор на неправильный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоблокировки.

42. Не допускается дежурному по станции отправлять поезд при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный автоблокировкой, не убедившись в свободности первого блок-участка.

Если по истечении времени, необходимого на проследование ранее отправленным поездом первого блок - участка, приборы управления продолжают показывать его занятость, дежурный по станции убеждается в свободности первого блок-участка другими имеющимися в его распоряжении средствами (путем переговоров по радиосвязи с машинистом ранее отправленного поезда, по сообщениям сигналистов, дежурных стрелочного поста, дежурных по переездам). Если в течение 10 минут дежурный по станции не выяснит место нахождения ранее отправленного поезда, следующий поезд отправляется при запрещающем показании выходного светофора, но при этом машинист ведущего локомотива перед отправлением со станции предупрежден по радиосвязи или путем отметки на бланке разрешения зеленого цвета о том, что о свободности первого блок-участка сведений нет.

Отправление поездов в аналогичных случаях на короткие перегоны с автоблокировкой, на которых нет проходных светофоров, в зависимости от системы устройств СЦБ и условий работы производится согласно инструкции, утверждаемой Национальным оператором инфраструктуры и отражается в техническо-распорядительном акте станции и инструкциях о порядке пользования устройствами СЦБ.":

пункт 66 изложить в следующей редакции:

"66. Организация движения на участках, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельным средством сигнализации и связи при движении поездов в соответствии с требованиями настоящей Инструкции, осуществляется согласно инструкции, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры и отражается в техническо-распорядительном акте станции.":

пункт 75 изложить в следующей редакции:

"75. Перевод стрелок при маневрах осуществляется:

1) поездным диспетчером с центрального пульта с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маршрута для маневровых передвижений по радиосвязи или диспетчерской связи по телефонам, устанавливаемым в горловинах станций;

2) начальником станции или другим работником, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, при передаче станции на резервное управление;

3) составителем поездов или другим работником станции в соответствии с требованиями инструкции, утвержденное Национальным оператором инфраструктуры, при передаче отдельных стрелок станции на местное управление.

При передвижениях по станционным путям одиночных локомотивов и специального самоходного подвижного состава перевод стрелок, переданных на местное управление, производится одним из работников локомотивной бригады (водителем дрезины).

Работник, переводящий стрелки, после каждого перевода убеждается в правильности положения остряков по контрольным приборам на пульте местного управления или по положению остряков.";

пункт 78 изложить в следующей редакции:

"78. Пульты местного управления являются постоянно заперты. Перечень работников, которым разрешается доступ к пультам местного управления для пользования или осмотра, а также порядок выдачи и хранения ключей от пультов устанавливаются Национальным оператором инфраструктуры.";

пункты 85, 86 и 87 изложить в следующей редакции:

"85. При неисправности автоблокировки по указанию поездного диспетчера на станциях, ограничивающих перегон, по указанию диспетчера вступают на дежурство начальники станций или работники, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Приказом поездного диспетчера действие автоблокировки закрывается, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. До оформления перехода на телефонную связь поездной диспетчер устанавливает свободу межстанционного перегона, а станции передает на резервное управление.

Если перегоны с неисправной автоблокировкой ограничиваются отдельными пунктами, на которых отсутствует штат дежурных работников, выполняющих операции по приему и отправлению поездов, то впредь до вызова соответствующих работников на станцию отдельные поезда при наличии у поездного диспетчера контроля положения путей и стрелок отправлены на свободный перегон по регистрируемому приказу поездного диспетчера, передаваемому непосредственно машинисту локомотива по форме, предусмотренной в приложении 12 настоящей Инструкции. Перегоны, где разрешается применять такой порядок, и требования

обеспечения безопасности движения поездов, отражается в инструкции, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры.

86. На однопутных перегонах, где приборы управления автоблокировкой оборудованы рукоятками или кнопками вспомогательного режима, если поездной диспетчер не может изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие автоблокировки не требуется. В этом случае поездной диспетчер, установив свободность перегона, вызывает на ограничивающие раздельные пункты начальников станций или других работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и дает им указание изменить направление автоблокировки при помощи специальных рукояток (кнопок). Вызванные работники снимают пломбы, изменяют направление автоблокировки, и убедившись по показаниям контрольных приборов в том, что изменение направления произошло, устанавливают вспомогательные рукоятки (кнопки) в положение, исключающее изменение направления движения поездов. После этого отправление поездов производится поездным диспетчером по автоблокировке.

На отдельных перегонах, ограниченных раздельными пунктами, где отсутствует штат работников, которые могут быть вызваны на станцию для выполнения операций, связанных с изменением направления движения, вспомогательные рукоятки (кнопки) для изменения направления движения по автоблокировке могут устанавливаться непосредственно на пульте поездного диспетчера. Перечень таких перегонов и выполнение поездным диспетчером операций по изменению направления движения указываются в инструкции, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры

При невозможности изменить направление автоблокировки пользование ею прекращается.

87. Для каждого участка (направления) с учетом конкретных условий разрабатывается инструкция по организации движения поездов и маневровой работы при диспетчерской централизации, которая утверждается Национальным оператором инфраструктуры.";

пункт 110 изложить в следующей редакции:

"110. Организация движения поездов на перегонах, оборудованных автоматическими блокпостами, блокпостами, обслуживающими пункты примыканий, блокпостами, периодически открываемыми вместо раздельных пунктов с путевым развитием (при некруглосуточном действии последних), отражается в инструкции, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры в зависимости от системы устройств.";

пункт 145 изложить в следующей редакции:

"145. Движение поездов при жезловой системе по перегонам, на которых для увеличения пропускной способности открываются путевые посты, осуществляется согласно инструкции, утверждаемой Национальным оператором инфраструктуры.";

пункт 187 изложить в следующей редакции:

"187. При наличии примыкания на посту, являющемся отдельным пунктом межстанционного перегона, поезда по правильному пути со станции на примыкание и с примыкания на станцию отправляются в соответствии с инструкцией, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры. Об отправлении поезда дежурный по станции или посту подает телефонограмму по форме 3, о прибытии - по форме 4 согласно приложению 34 настоящей Инструкции.

Если примыкание обслуживается вспомогательным постом, то он участвует в переговорах о движении только тех поездов, которые следуют на примыкание или с примыкания. Об отправлении поезда на примыкание соседняя станция и пост уведомляются по форме 3 согласно приложению 34 настоящей Инструкции, с добавлением слов "на пост.... км".

О прибытии поезда после установки стрелки примыкания, дежурный по посту уведомляет дежурных по обеим станциям по форме 4 согласно приложению 34 настоящей Инструкции. Отправление поезда с примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, на одну из соседних станций производится порядком, предусмотренным в пункте 179 настоящей Инструкции.";

пункт 241 изложить в следующей редакции:

"241. Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива производится в исключительных случаях, лишь на участках, устанавливаемых приказом Национальной железнодорожной компании, и при условии, что вес и длина поезда, используемого для оказания помощи, не превышает установленных норм. Одновременно с установлением участков и перегонов, где такой способ оказания помощи разрешается применять, Национальным оператором инфраструктуры разрабатывается инструкция о действиях работников (поездных диспетчеров, машинистов поездных локомотивов, дежурных по станциям) по выполнению ими тех или иных операций.";

пункт 243 изложить в следующей редакции:

"243. При остановке на перегоне, оборудованном автоблокировкой, одиночного локомотива или дрезины несъемного типа, когда дальнейшее самостоятельное их движение невозможно, уборка их с перегона до ближайшей станции может быть произведена сзади идущим поездом без отцепки локомотива от состава этого поезда. Это осуществляется также по приказу поездного диспетчера, передаваемому машинистам обоих локомотивов и дежурному впереди лежащей станции. В этом

случае производится сцепление остановившегося локомотива (дрезины) с локомотивом сзади идущего поезда. Скорость дальнейшего следования до ближайшей станции не превышает 25 км/ч.

Применение вышеуказанных действий на таких участках предусматривается в инструкции, утвержденное Национальным оператором инфраструктуры, в зависимости от плана и профиля пути.";

пункты 248 и 249 изложить в следующей редакции:

"248. Ремонт сооружений и устройств производится 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 предусматриваются окна и учитываются ограничения скорости, вызываемые этими работами.

Для выполнения работ по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, контактной сети и устройств СЦБ предоставляется предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1.5-2 часа, а при производстве этих работ комплексными машинами, специализированными бригадами и механизированными колоннами продолжительностью 3-4 часа, в соответствии с инструкцией, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры.

249. Работы по ремонту пути, контактной сети, устройств СЦБ и связи и других сооружений и устройств, выполняемые в период времени, не предусмотренный в графике движения поездов, производятся без закрытия перегона.

Если выполнение этих работ вызывает необходимость перерыва в движении, точный срок их начала и окончания устанавливается в инструкции, утвержденном Национальным оператором инфраструктуры.";

пункт 267 изложить в следующей редакции:

"267. Хозяйственные поезда, специальный самоходный подвижной состав при производстве работ на перегоне или в пределах станций сопровождаются руководителем работ или уполномоченным им работником.

По указанию Национальным оператором инфраструктуры на хозяйственные поезда в необходимых случаях могут назначаться главные кондукторы.";

пункт 274 изложить в следующей редакции:

"274. Движение поездов по остающемуся пути на двухпутных и многопутных перегонах в период закрытия для ремонтных работ одного из путей с учетом осуществления необходимых мер по лучшему использованию пропускной способности (пропуск соединенных поездов, движение поездов с разграничением временем, применение временных устройств автоблокировки, открытие временных постов) устанавливается Национальным оператором инфраструктуры.

Работы по ремонту пути, сооружений и устройств, не требующие по своему характеру закрытия перегона, выполняются, в перерывы между поездами. Обеспечение

безопасности при таких работах устанавливается в инструкции, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры.";

пункт 282 изложить в следующей редакции:

"282. Не допускается дежурному по станции открывать сигнал или давать другое разрешение на прием или отправление поезда до убеждения в фактическом прекращении маневров.

Прекращение маневров, передача дежурным по станции распоряжений и его убеждения в их исполнении устанавливается технико-распорядительным актом станции.

Производство маневров в сортировочно-отправочных парках станций устанавливаются Национальным оператором инфраструктуры и указывается в технико-распорядительном акте станции.";

пункт 287 изложить в следующей редакции:

"287. Если отдельные стрелки на станции расположены на значительном расстоянии от стрелочного поста, устанавливается порядок проверки их положения и исправности не перед каждым принимаемым и отправляемым поездом, а лишь при вступлении на дежурство и периодически во время дежурства, который отражается в технико-распорядительном акте станции. Положение и исправность таких стрелок проверяются в случаях, если перед приготовлением маршрута они переводились для маневровых передвижений, осмотра и ремонта. Такие стрелки оборудованы контрольными замками, ключи от которых находятся в аппаратах управления, а при отсутствии ключевой зависимости - храниться у дежурного по станции.

Перечень станций, где разрешается применять такой порядок проверки стрелок с указанием их номеров утверждается Национальным оператором инфраструктуры.

Проверка положения таких стрелок указывается в технико-распорядительном акте станции.";

пункт 289 изложить в следующей редакции:

"289. Останавливать грузовые поезда на пути, расположенным между пассажирским зданием и путем, где стоит пассажирский поезд, не допускается. В исключительных случаях при стоянке грузового поезда на пути между пассажирским зданием и пассажирским поездом грузовой поезд расцеплен, и для пассажиров сделан проход (если нет переходного моста или тоннеля). При этом на станциях, где нет составительских бригад, Национальным оператором инфраструктуры утверждается инструкция об осуществлении этих операций с указанием перечня работников, которые могут привлекаться для их выполнения.

Если необходимо пропустить поезд, маневровый состав или локомотив по путям, расположенным между стоящим пассажирским поездом и пассажирским зданием, дежурные по станции и вокзалу принимают меры, обеспечивающие безопасность посадки и высадки пассажиров.

Пропуск поездов и маневровых составов по путям, расположенным между пассажирским зданием и путем, где стоит пассажирский поезд, предусматривается в техническо-распорядительном акте станции.";

пункт 292 изложить в следующей редакции:

"292. О приеме пассажирского поезда на путь, не предусмотренный техническо-распорядительным актом, а также о задержке пассажирского поезда на станции, где стоянка его по расписанию не предусмотрена, дежурный по станции информирует машиниста локомотива по радиосвязи.

Перед приемом, отправлением пассажирского поезда, обслуживаемого одним машинистом, дежурный по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездной диспетчер, информирует машиниста о готовности маршрута и открытии сигналов или необходимости вынужденной задержки поезда. Перечень станций, где дежурный по станции, исходя из местных условий и размеров движения поездов, не может своевременно передать такое сообщение машинисту, и обеспечения при этом безопасности движения поездов отражается в инструкции, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры.";

пункт 327 изложить в следующей редакции:

"327. При невозможности зажечь на входном (маршрутном) светофоре маршрутный указатель (парка или пути приема) поезд принимается на станцию по разрешающему показанию входного (маршрутного) светофора без выдачи машинисту дополнительного разрешения на проезд неисправного маршрутного указателя. В этих случаях машинисту при следовании на станцию необходимо проявлять особую бдительность.

Проезд входного (маршрутного) светофора в случаях неисправности маршрутного указателя на станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока, а также на станциях совмещения путей разной ширины колеи устанавливается в инструкциях, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры.";

пункт 336 изложить в следующей редакции:

"336. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, а также на малодеятельных участках, на станциях которых отменены дежурства дежурных по станции, движение поездов, обслуживаемых одним машинистом, а также перечень таких участков отражается в инструкциях, утверждаемых Национальным оператором инфраструктуры.

На участках с особо интенсивным и интенсивным движением поездов, не оборудованных диспетчерской централизацией, вождение поездов одним машинистом допускается при наличии дежурных по станциям.";

пункт 354 изложить в следующей редакции:

"354. Перечень перегонов с наличием переездов, оборудованных автоматическими устройствами только для поездов, следующих по правильному пути, а также перегонов,

где имеются улавливающие тупики, с указанием необходимых мер по обеспечению безопасности движения при отправлении на таких перегонах поездов по неправильному пути, устанавливается в инструкциях, утверждаемых приказом Национального оператора инфраструктуры, при этом предусматривается порядок заблаговременного извещения дежурных по переездам о каждом отправленном поезде. С приказом ознакамливаются машинисты поездных локомотивов, специального самоходного подвижного состава.

Машинисты поездов, отправляемых в порядке регулировки по неправильному пути, обеспечивают проследование оборудованных односторонними автоматическими устройствами переездов, обслуживаемых дежурным работником, со скоростью не свыше 40 км/ч, а не обслуживаемых дежурным работником - не свыше 25 км/ч. После проследования по переезду ведущего локомотива машинист повышает скорость движения, вплоть до установленной для данного перегона.";

пункт 364 изложить в следующей редакции:

"364. Работа поездных диспетчеров на малодеятельных участках, где штат работников службы перевозок на станциях не предусмотрен, устанавливается в инструкциях, утверждаемых Национальным оператором инфраструктуры.";

пункт 367 изложить в следующей редакции:

"367. Перевод нецентрализованных стрелок при маневровых передвижениях производится дежурными стрелочного поста по распоряжению лица, руководящего маневрами. При маневровых передвижениях на станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется дежурным по станции или оператором поста централизации. В случае передачи стрелок с центрального на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурным стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами, дежурными по паркам, дежурными по станциям, начальником станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного и вагонного депо.

Перечень станций, на которых перевод стрелок при маневрах разрешается указанным работникам, номера стрелок и их перевод, отражается в инструкции, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры и указываются в техническо-распорядительном акте станции.";

пункт 383 изложить в следующей редакции:

"383. При передвижениях вагонов вручную не допускается:

1) передвигать их со скоростью более 3 км/ч, причем вагоны соответственно сцеплены;

2) выкатывать их за предельный столбик в направлении главных и приемо-отправочных путей;

3) начинать передвижение, не имея тормозных башмаков;

4) подкладывать для торможения под колеса шпалы, камни, ломы и другие предметы.

Перекатка вручную вагонов, занятых людьми и опасными грузами, не допускается.

Передвижение вагонов кабестанами, электрошпилями и другими механическими средствами в зависимости от местных условий устанавливается в инструкции, утверждаемой Национальным оператором инфраструктуры.";

пункт 386 изложить в следующей редакции:

"386. Маневровая работа производится составителем или составительской бригадой (составителем и его помощником), а также главным кондуктором или кондукторской бригадой. В зависимости от местных условий назначение для производства маневров составительской бригады или одного составителя устанавливается в инструкции, утверждаемой Национальным оператором инфраструктуры.

Расстановка работников занятых на маневрах, производится руководителем маневров (дежурным по станции, маневровым диспетчером, дежурным по сортировочной горке или по парку).

Обслуживание одним машинистом маневрового локомотива производится по разрешению Национальной железнодорожной компании в зависимости от типа локомотива и местных условий.";

пункт 398 изложить в следующей редакции:

"398. Локомотивные бригады, работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы, кондуктора и составительские бригады ознакамливаются с порядком производства маневровой работы станции, указанный в техническо-распорядительном акте станции. Обязательному ознакомлению с условиями маневровой работы, указанными в техническо-распорядительном акте который утвержден Национальным оператором инфраструктуры подлежат локомотивные и составительские бригады, кондуктора.

Машинисту локомотива, производящего маневры, не разрешается приводить в движения локомотив для выезда с пути, на котором остаются вагоны, без получения сообщений от руководителя маневров об их закреплении, переданного по радиосвязи, двусторонней парковой связи, через другого работника, участвующего в маневрах, или лично выполнением положений, установленных в пунктах 415, 416 настоящей Инструкции.";

пункт 409 изложить в следующей редакции:

"409. Не допускается оставление без локомотива составов поездов на станциях или отдельных станционных путях с уклоном, превышающим 0,0025, не оборудованных устройствами, предотвращающими уход вагонов на маршруты приема и отправления поездов и прилегающий перегон.

Перечень таких станций и станционных путей устанавливается в инструкции, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры.";

пункт 420 изложить в следующей редакции:

"420. На станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры производятся в соответствии с инструкциями, утвержденными Национальным оператором инфраструктуры, в которых отражается также порядок пользования устройствами автоматизации процесса расформирования составов.

В инструкциях по работе сортировочных горок предусматриваются также меры, исключающие возможность ухода вагонов с сортировочных путей в противоположную от сортировочной горки горловину (укладка ограждающих тормозных башмаков, торможение отцепов в глубине парка, согласованность между работниками сортировочной горки и сортировочного парка и другие меры).";

пункт 426 изложить в следующей редакции:

"426. Всем работникам, участвующим в роспуске при спуске с горок таких отцепов, а также при роспуске любых отцепов на пути, где имеются вагоны с грузами, требующими особой осторожности, необходимо быть особо внимательными, обеспечивать безопасность роспуска и сохранность подвижного состава. Скорость надвига, а также силу торможения на замедлителях регулировать с учетом создания необходимых интервалов между отцепами и безусловного соблюдения установленных скоростей при соударении этих вагонов с другими вагонами. Информирование работников о наличии в распускаемом составе и на путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, названных в Правилах перевозок грузов и Правилах перевозок опасных грузов, требующих особой осторожности, устанавливается в инструкциях, утверждаемых Национальным оператором инфраструктуры.";

пункт 458 изложить в следующей редакции:

"458. Телеграммы (телефонограммы) с заявками на выдачу предвиденных предупреждений подаются с таким расчетом, чтобы дежурным по станции выдачи предупреждений они были получены не позже чем за 3 часа до начала действия предупреждения, а на направлениях, где поезда следуют без остановки более 3 часов, - не позже времени, устанавливаемого в инструкции, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры.

Передача заявок, телеграмм или телефонограмм об установлении и отмене предупреждений, обеспечивающий своевременную доставку заявок, телеграмм и телефонограмм по установленным адресам, определяется приказом Национальной железнодорожной компании.";

пункт 468 изложить в следующей редакции:

"468. Выдача предупреждений производится на станциях формирования поездов и станциях, на которых поезда имеют стоянку по техническим надобностям. Для пригородных поездов выдача предупреждений может производиться станциями начального отправления этих поездов.

Перечень станций и выдача предупреждений на поезда устанавливается в инструкции, утвержденной Национальным оператором инфраструктуры. На эти станции, в том числе и со смежных участков, расположенных на соседних дорогах, руководители работ (ответственные за безопасное проведение работ) адресуются телеграммы об установлении предупреждений.";

пункт 544 изложить в следующей редакции:

"544. На всех сортировочных и участковых станциях, станциях погрузки, выгрузки, перегрузки, перестановки вагонов с одной колеи на другую, а также, при необходимости, и на других станциях в качестве приложения к техническо-распорядительному акту станции разрабатывается инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами, утвержденное Национальным оператором инфраструктуры.

Инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами, соответствует требованиям, изложенным в Правилах перевозок опасных грузов.

Не допускается передавать сведения о поездах с вагонами с взрывчатыми материалами и об отдельных вагонах с взрывчатыми материалами лицам, не участвующим в обслуживании таких поездов и вагонов.

Использование парковой связи железнодорожных станций для оповещения о работах, производимых с вагонами с взрывчатыми материалами, допускается только при отсутствии других средств связи.";

пункт 559 изложить в следующей редакции:

"559. Не допускается оставление поездов с взрывчатыми материалами без локомотива на промежуточных станциях.

В исключительных случаях (при возникновении аварийной ситуации) состав поезда с взрывчатыми материалами может быть временно оставлен на промежуточных станциях без локомотива по письменному приказу филиалом Национальной железнодорожной компании – "Дирекция перевозочного процесса". При этом руководители и работники Национального оператора инфраструктуры принимают все необходимые меры к ускорению отправления по назначению временно оставленного состава с взрывчатыми материалами. При наличии в поезде вагонов с взрывчатыми материалами возможность временного оставления его без локомотива на промежуточной станции согласовывается в зависимости от принадлежности груза:

1) Министерством обороны Республики Казахстан с военным комендантом железнодорожного участка и станции;

2) Министерством внутренних дел Республики Казахстан (далее – МВД РК), Комитетом национальной безопасности Республики Казахстан, а также другими министерствами, ведомствами, организациями, охраняемым караулами внутренних войск МВД РК, с отделом специальных перевозок МВД РК.

При нахождении в поезде вагонов с взрывчатыми материалами, охраняемых военизированной охраной железной дороги, поездной диспетчер ставит об этом в известность начальника ближайшего подразделения (караула) военизированной охраны, на участке которого расположена станция."

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

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

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

*Исполняющий обязанности  
Министра индустрии  
и инфраструктурного развития  
Республики Казахстан*

*А. Бейспеков*