

РОЗРОБЛЕНО: Головним управлінням безпеки руху та екології
Укрзалізниці

РОЗРОБНИКИ: **В.Зайцев**, А.Рашко, **В.Крот**, М.Ришковський

Нормативні акти з безпеки руху поїздів / Розробники: В.Зай-
Н 83 **цев, А.Рашко, В.Крот, М.Ришковський.** — К.: Транспорт Ук-
раїни, 2002. — 142 с.

Даний збірник нормативних документів призначений для ревізорів з безпеки руху поїздів, а також для інших працівників залізничного транспорту, робота яких пов'язана з організацією безпеки руху поїздів, проведенням службового розслідування та обліку транспортних подій на залізницях України.

ББК 39.28

© Укрзалізниця. Головне управління безпеки руху та екології, 2002
© Видавництво «Транспорт України», 2002

ПЕРЕДМОВА

Безпека руху — основна умова нормальної роботи залізничного транспорту, що у свою чергу є основою сталого розвитку народного господарства.

Забезпечення безпеки руху поїздів потребує безумовного виконання діючих на залізничному транспорті правил та інструкцій.

Наказ № 2-Ц від 03.01.2001 року визначив основні напрямки і положення, втілення яких дає можливість забезпечити безпеку руху поїздів.

Для успішного виконання цього наказу поряд з основними документами, якими є Правила технічної експлуатації залізниць України, Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, Інструкція з сигналізації на залізницях України, необхідно знати і керуватись у роботі ще цілою низкою нормативних документів і положень, частина з яких і зібрана у цьому збірнику.

Цей збірник дасть можливість оперативно вирішувати питання щодо забезпечення безпеки руху поїздів, які виникають під час експлуатаційної роботи.



МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
УКРЗАЛІЗНИЦЯ

03 січня 2001 р.

№ 2-Ц

НАКАЗ

Зі внесеними доповненнями наказом Укрзалізниці
від 25 лютого 2002 р. № 84-Ц

**Про заходи щодо забезпечення
безпеки руху на залізничному
транспорті**

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту, як частини єдиної транспортної системи країни, сприяє **НОРМАЛЬНОМУ** функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, економічному **РОЗ**-витку країни.

Залізниця у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування господарства та населення.

Переважає більшість працівників залізничного транспорту, сумлінно виконуючи свої посадові обов'язки, забезпечує безаварійну роботу та безпеку руху

поїздів, охорону навколишнього природного середовища згідно з чинним законодавством України.

В той же час на окремих залізницях, заводах, дирекціях залізничних перевезень та структурних підрозділах транспорту допускаються випадки порушень вимог основних законів безпеки руху, що створює загрозу життю і здоров'ю людей, втрачаються вантажі, виводиться з ладу дороге залізничне обладнання, завдаються значні матеріальні збитки, забруднюється навколишнє середовище.

Виправдовувати такі факти порушень безпеки руху посиленнями лише на фінансові труднощі, недостатнє матеріально-технічне постачання, несвоєчасне оновлення застарілих технічних засобів залізничного транспорту не виправдано.

Аналіз допущених порушень безпеки руху свідчить, що однією з головних причин аварійності є недостатній рівень трудової і технологічної дисципліни, недбалість та безвідповідальність деяких працівників, пов'язаних з рухом поїздів. Нерідко процес перевезення здійснюється без урахування вимог безпеки руху.

Окремі керівники та працівники ревізорсько-інструкторського складу у повсякденній роботі не здійснюють постійного контролю за виконанням такої найважливішої вимоги Правил технічної експлуатації залізниць України як здійснення перевезень пасажирів і вантажів при безумовному забезпеченні безпеки руху, працюють без урахування сучасних вимог до залізничного транспорту, обмежуються фіксуванням упущень і недоліків у роботі.

Профілактична робота щодо запобігання аварійності, яка проводиться нині, форми й методи, котрі застосовуються при цьому, не завжди дають бажані результати, має місце формалізм, за яким конкретний

результат щодо дотримання безпеки руху стає друго-рядним. Відшкодування збитків, заподіяних при порушенні безпеки руху, не завжди і не в повному обсязі здійснюється винними юридичними та фізичними особами. Плани роботи деяких керівників щодо виконання основних нормативів особистої участі із забезпечення безпеки руху складаються формально, у них відсутні питання покращення стану технічних засобів і рухомого складу, удосконалення технології робіт і технологічних процесів, а виконання особистих нормативів не відповідають належному рівню.

Удосконалення структури управління залізничним транспортом потребує від керівників та спеціалістів усіх рівнів більшої наполегливості в запровадженні більш дієвих форм профілактичної роботи щодо забезпечення безпеки руху.

Реалізація вимог нормативних актів з безпеки руху, прийнятих рішень і розроблених заходів щодо посилення безпеки руху у повній мірі залежить від працівників Укрзалізниці, залізниць, дирекцій залізничних перевезень, об'єднань, підприємств та структурних підрозділів, безумовного виконання кожним залізничником Правил технічної експлуатації залізниць України, інструкцій та інших нормативних актів з безпеки руху. Виходячи з вищевикладеного,

НАКАЗУЮ:

1. Заступникам Генерального директора, начальникам головних управлінь і управлінь Укрзалізниці, начальникам залізниць, дирекцій залізничних перевезень, структурних підрозділів та станцій, начальникам виробничого об'єднання промислового залізничного транспорту та вагоноремонтних заводів:

1.1. Постійно забезпечувати підвищення рівня безпеки руху, як одного з найбільш важливих якісних показників роботи залізничного транспорту, проводити постійну роботу з попередження і усунення причин, які призводять до порушень безпеки руху поїздів. У місячний термін переглянути та затвердити систему заходів щодо підвищення якості роботи всіх ланок залізничного комплексу, ролі і відповідальності керівників і ревізорського складу за виконання посадових обов'язків із забезпечення **безпеки** руху.

1.2. Впроваджувати дійові форми роботи щодо зміцнення трудової та технологічної дисципліни залізничників, пов'язаних з рухом поїздів, і, в першу чергу, підвищення відповідальності за невиконання посадових обов'язків, відшкодування згідно з чинним законодавством матеріальних збитків від порушень безпеки руху.

Щодобово, під час аналізу процесу перевезень, оцінювати стан безпеки руху, виявляти допущені порушення, оперативно проводити заходи з усунення причин, що призвели до них.

1.3. Систематично організовувати і проводити обстеження технічних засобів залізничного транспорту, пристроїв та споруд і, насамперед, колії, сигналізації і зв'язку, рухомого складу та вживати заходів з утримання їх у постійній справності.

1.4. Впроваджувати системи діагностики, прилади та вимірвальну техніку для попередження аварійних ситуацій, здійснювати роботи з приведення технічних засобів господарств у відповідність з Правилами технічної експлуатації залізниць України.

1.5. Особливу увагу приділяти постійному підвищенню технічних знань працівників галузі та їх кваліфікації. Впроваджувати в процес навчання та пере-

Вірки знань нові технології, застосовуючи при цьому тренажери, макети, екзаменатори на базі електронно-обчислювальної техніки.

1.6. Забезпечити своєчасний перегляд нормативних документів та приведення їх у відповідність до вимог Правил технічної експлуатації залізниць України.

1.7. Інвестиційну політику підприємств визначати з урахуванням здійснення необхідних заходів щодо підвищення безпеки руху як першочергових.

2. Начальникам головних управлінь і управлінь Укрзалізниці, начальникам залізниць, дирекцій залізничних перевезень особливу увагу приділяти безпеці руху пасажирських поїздів, для чого забезпечити:

2.1. Якісний підбір локомотивних бригад для водіння пасажирських поїздів із числа найбільш досвідчених та відповідальних машиністів. При цьому впроваджувати нові технології — такі як тестування на основі розробок галузевих вищих навчальних закладів, застосовуючи системи на базі електронно-обчислювальної техніки.

2.2. Своєчасне вилучення з експлуатації пасажирських локомотивів, вагонів, моторвагонного рухомого складу, технічний стан **ЯКІХ** не відповідає **ВИМОГАМ** Правил технічної експлуатації залізниць України; приймання їх зі планових видів ремонту командним складом депо, перевірку технічного стану в експлуатації згідно зі встановленим на залізницях порядком.

2.3. Дотримання регламенту переговорів між машиністами пасажирських поїздів, поїзними диспетчерами і черговими по станціях, особливо при прийомі та **прослідкуванні** станцій та роздільних пунктів, в нестандартних умовах, коли змінились види зв'язку, маршрути прийому, пропуску поїздів та ін.

2.4. Обладнання пасажирських локомотивів електропневматичними гальмами, автозчепами з обмежувачами вертикальних переміщень та зв'язком **УКХ** з бригадиром поїзда.

2.5. Подальше обладнання поїздів електросистемою **МКАВЕ** (мікропроцесорний комплекс автоматизованого ведення електропоїздів) згідно із затвердженим на залізницях графіком.

2.6. Щорічні перевірки **технічно-розпорядчих** актів станцій, своєчасний перегляд та коригування їх, особливо розділів, які регламентують прийом, пропуск та відправлення пасажирських поїздів. Розробку та впровадження технічних та організаційних заходів щодо забезпечення безпечного руху пасажирських поїздів, і, в першу чергу, з виключення можливості виходу рухомого складу на маршрути прямування пасажирських поїздів.

2.7. Супроводження поїздів керівним та ревізорсько-інструкторським складом за графіками, затвердженими начальником залізниці, начальниками дирекцій залізничних перевезень з прийняттям заходів щодо усунення виявлених недоліків та попередження їх повторювання.

2.8. Щоденний аналіз графіка руху поїздів, розгляд причин його невиконання та порушень чинних правил, **допущених** під час пропуску та **прослідкування** пасажирських поїздів на станціях і дільницях.

3. Керівникам усіх підрозділів залізничного транспорту вживати рішучих заходів щодо попередження аварійності та усунення причин, що призводять до випадків порушень безпеки руху в поїзній та маневровій роботі, приділяючи особливу увагу:

3.1. В господарстві перевезень — чіткому виконанню операцій, пов'язаних з прийманням, відправленням,

прослідкуванням поїздів та виконанням маневрової роботи, особливо у випадках несправності пристроїв СЦБ або їх ремонті, з узгодженням дій працівників суміжних служб; виконанню правил закріплення вагонів, правильному веденню поїзної та технічної документації, дотриманню установленого регламенту переговорів чергового по станції з локомотивними бригадами та керівниками маневрів.

3.2. У господарстві комерційної роботи — контролю за дотриманням вантажовідправниками технічних умов навантаження й закріплення вантажів, особливо на відкритому рухомому складі. Виконанню технологічного процесу комерційного огляду поїздів, при прийомі вантажів від вантажовідправника, на пунктах комерційного огляду — внутрішніх, міжзалізничних та міждержавних — по виявленню всіх комерційних несправностей, що загрожують безпеці руху, забрудненню навколишнього середовища та схоронності вантажів.

3.3. У локомотивному господарстві — виконанню локомотивними бригадами правил водіння поїздів при безумовному забезпеченні безпеки руху, підвищенню якості всіх видів ремонту рухомого складу, недопущенню експлуатації локомотивів і моторвагонного рухомого складу з несправностями, що загрожують безпеці руху.

3.4. У вагонному, пасажирському і локомотивному господарствах — підвищенню якості підготовки поїздів у рейс, своєчасному виявленню та усуненню несправностей буксового вузла, автогальм, автозчепного пристрою, обладнанню цехів, відділень депо та пунктів технічного обслуговування у відповідності з чинними технологічними процесами та інструкціями.

3.5. У колійному господарстві — виконанню в пов-

Ному обсязі комплексу робіт з поточного утримання колії та споруд, підвищенню якості виконання всіх видів ремонту, дотриманню технології виконання колійних робіт.

3.6. У пасажирському господарстві — надійній роботі систем контролю нагрівання роликів букс, чіткому виконанню посадових обов'язків працівниками поїзних бригад пасажирських поїздів.

3.7. У господарстві сигналізації та зв'язку — своєчасному та якісному виконанню графіка технічного обслуговування пристроїв СЦБ і зв'язку та попередження їх відмов у роботі, своєчасному усуненню пошкоджень.

3.8. У господарстві електропостачання — своєчасному виконанню комплексних робіт планово-переджувальної системи обслуговування та підвищенню надійності роботи пристроїв електропостачання і контактної мережі.

4. Начальнику Головного управління перевезень, начальникам залізниць, дирекцій залізничних перевезень, станцій на основі аналізу стану безпеки руху в 1999—2000 роках розробити й здійснити комплекс організаційно-технічних заходів щодо попередження порушень безпеки руху, і в першу чергу: підвищити рівень трудової та технологічної дисципліни працівників, безпосередньо пов'язаних з рухом поїздів, переглянути тематичні плани технічного навчання, забезпечити усунення всіх недоліків, які виявляються при технічних ревізіях, контрольних перевірках та при проведенні іншої профілактичної роботи.

5. Начальнику Головного комерційного управління спільно з причетними управліннями Укрзалізниці, начальникам залізниць забезпечити регулярний перегляд чинних правил і умов перевезення небезпечних вантажів.

Не допускати навантаження небезпечних вантажів у власні або орендовані вагони без пред'явлення відправником свідоцтва про технічний стан вагона, включаючи його арматуру та обладнання на кожну відправку рухомого складу, а також порушень технічних умов навантаження і закріплення вантажів, завантаження **непідготовлених** у комерційному відношенні вагонів. Особливу увагу приділяти виконанню плану контрольних зважувань вантажів та контролю за перевезенням вантажів, що непередбачені технічними умовами навантаження.

6. Начальнику Головного управління локомотивного господарства, начальникам залізниць вживати необхідні заходи щодо покращення технічного утримання локомотивного парку, моторвагонного рухомого складу та якості їх ремонту. Не допускати експлуатацію локомотивів та моторвагонного рухомого складу з наднормативними пробігами.

Переглянути в 2001 році нормативну документацію, яка регламентує вимоги до технічного стану рухомого складу та окремих його вузлів, в частині підвищення якості ремонту.

7. Начальникам головних управлінь локомотивного, вагонного, пасажирського, автоматики, телемеханіки і зв'язку, начальникам залізниць, структурних підрозділів здійснити комплекс організаційних і технічних заходів з усунення недоліків, що мають місце при експлуатації і ремонті буксових вузлів на роликів підшипниках, у тому числі:

7.1. Встановити порядок, при якому комісію з проведення щорічних перевірок колісно-роликів цехів депо і заводів, пристроїв ПОНАБ, ДИСК за участі **інспекторів-приймальників** та приймальників очолюють і несуть відповідальність за усунення вияв-

лених недоліків головні інженери заводів, служб і депо.

7.2. Щорічно, згідно з планами, затвердженими начальниками залізниць, встановлювати і забезпечувати експлуатацію у справному стані пристроїв ПОНАБ, ДИСК.

7.3. Узагальнювати і розповсюджувати накопичений досвід виявлення несправностей буксового вузла на роликів підшипниках.

7.4. Спільно з Головним управлінням кадрової, соціальної політики та навчальних закладів щорічно організовувати курси з підготовки і підвищення кваліфікації майстрів, бригадирів і слюсарів, які проводять ремонт буксових вузлів.

8. Начальнику Головного управління колійного господарства, начальникам залізниць, служб і дистанцій колії, колійних машинних станцій:

8.1. Забезпечити якісне проведення оглядів колії, споруд і пристроїв, своєчасне усунення несправностей і прийняття заходів щодо забезпечення безпеки руху.

8.2. Особливу увагу приділяти експлуатації безстикової колії, забезпечити контроль за дотриманням вимог технічних вказівок ЦП-0055 керівниками та інженерно-технічними працівниками Головного управління колійного господарства, управлінь залізниць, дистанцій колії.

8.3. Забезпечити дотримання технології виконання ремонтних робіт у колійному господарстві, приймати в експлуатацію тільки ті ділянки колії і споруди, де якість виконаного ремонту відповідає вимогам діючих норм та правил.

8.4. Для підвищення рівня знань працівників колійного господарства забезпечити проведення технічних навчань з перевіркою знань по заліковій системі.

8.5. Контролювати й аналізувати стан справ з питань дефектоскопії рейок, кожен випадок зламу рейок розслідувати керівниками дистанцій колії і представниками служби колії на місці випадку.

8.6. Перевірку найбільш складних ділянок колії і відповідальних споруд виконувати особисто заступникам начальників залізниць з колійного господарства, начальникам служб колії.

9. Начальнику Головного управління електрифікації та електропостачання, начальникам залізниць, структурних підрозділів на основі аналізу пошкоджень у роботі пристроїв електропостачання здійснювати додаткові заходи щодо підвищення надійності їх роботи, аналізувати хід виконання планово-попереджувальних і капітальних ремонтів. Забезпечити виконання працівниками ДИСТАНЦІЙ електропостачання вимог правил влаштування та технічного обслуговування контактної мережі, інструкцій при виконанні ремонтних робіт і усуненні пошкоджень та організаційно-технічних заходів щодо підвищення безпеки руху, наказів і вказівок Укрзалізниці.

10. Начальнику Головного управління автоматики, телемеханіки і зв'язку, начальникам залізниць, структурних підрозділів на ОСНОВІ аналізу відмов у роботі пристроїв автоматики, телемеханіки і зв'язку розробляти заходи з підвищення надійності їх роботи, безумовному виконанню графіка технологічного процесу обслуговування пристроїв СЦБ і зв'язку. Головну увагу при цьому зосередити:

10.1. На контролі за станом пристроїв, впровадженні засобів діагностики і реєстрації параметрів, що мають відхилення від норм, обладнанні робочих місць чергових диспетчерів дистанцій засобами контролю за виконанням графіка технологічного процесу.

10.2. Закінчити у 2001 році впровадження пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації (АЛС) на ділянках наближення і головних коліях станцій, що мають два фідери живлення і обладнані електричною централізацією та напівавтоматичним блокуванням на прилеглих перегонах.

11. Начальникам головних управлінь Укрзалізниці продовжити роботи з сертифікації технічних засобів, які комплексно забезпечують безпеку руху, згідно із затвердженими планами.

12. Начальнику Головного управління кадрової, соціальної політики та навчальних закладів Укрзалізниці, директорам технікумів і начальникам технічних шкіл підвищити рівень підготовки спеціалістів з питань забезпечення безпеки руху.

13. Начальнику Головного управління безпеки руху та екології, начальнику Головного управління кадрової, соціальної політики та навчальних закладів розглянути питання підготовки спеціалістів з питань безпеки руху з ректорами вищих навчальних закладів та з директорами професійно-технічних училищ.

14. У навчальних програмах передбачити курс лекцій з питань безпеки руху і практичного закріплення набутих знань. Зміцнити методичну і матеріальну базу, необхідну для реалізації цієї задачі.

15. Начальнику Головного управління безпеки руху та екології Укрзалізниці, заступникам начальників залізниць — Головним ревізорам з безпеки руху поїздів і автомобільного транспорту дільниць, Головним ревізорам з безпеки руху та виробничого об'єднання промислового залізничного транспорту:

15.1. Глибоко вивчати та аналізувати стан прав на місцях, повніше розкривати недоліки в організації безаварійної роботи, всіляко попереджувати

факти недисциплінованості, необ'єктивного розслідування порушень безпеки руху, перекручування їх класифікації та обліку.

15.2. Вимагати усунення виявлених недоліків у забезпеченні безаварійної роботи, у повній мірі використовувати надані працівникам ревізорського апарату права, активно впливати на підвищення рівня роботи керівників усіх рівнів галузі з профілактики порушень. Не залишати жодної перевірки щодо безпеки руху без вимогливого аналізу і контролю за здійсненням заходів з недопущення повторення порушень.

16. Начальникам відповідних головних управлінь і управлінь Укрзалізниці, начальникам залізниць, дирекцій залізничних перевезень, виробничого об'єднання промислового залізничного транспорту і директорам заводів постійно аналізувати діяльність працівників, пов'язаних з контролем, і насамперед: приймальників локомотивів і вагонів, інспекторів зі збереження вагонного парку, комерційних ревізорів і працівників ВТК на заводах, ревізорів з безпеки руху. Здійснювати заходи щодо підвищення їх ролі в забезпеченні безпеки руху. Постійно удосконалювати стиль і методи роботи, вишукуючи і **реалізуючи** на практиці нові підходи до вирішення задач з безпеки руху.

17. Керівникам залізниць і ревізорському складу з безпеки руху, дирекцій залізничних перевезень, виробничого об'єднання промислового залізничного транспорту, структурних підрозділів встановити суворий контроль за дотриманням безпеки руху шляхом організації систематичних перевірок виконання вимог Правил технічної експлуатації залізниць України та посадових інструкцій працівниками, по-

в'язаними з рухом поїздів. Широко застосовувати економічні важелі у роботі з питань підвищення безпеки руху, всебічно заохочувати за виявлену пильність, ініціативу у запобіганні порушень безпеки руху і стягувати з винних за заподіяні збитки в порядку і розмірах, встановлених чинним законодавством.

18. Перевірки стану з безпеки руху на залізницях здійснювати у такому порядку:

18.1. Генеральний директор Укрзалізниці та його заступники здійснюють **перевірки** залізниць за індивідуальними планами.

18.2. Головні управління та управління Укрзалізниці перевіряють залізниці, дирекції залізничних перевезень, підвідомчі заводи за планами, погодженими з Головним управлінням безпеки руху і затвердженими Генеральним директором Укрзалізниці або його заступниками.

18.3. Начальники залізниць огляд і перевірку роботи підрозділів залізниць проводять двічі на рік — навесні і восени та згідно з нормативами протягом року.

18.4. Служби залізниць перевіряють структурні підрозділи, підприємства по господарствах згідно з нормативами з безпеки руху.

18.5. Начальники дирекцій залізничних перевезень огляд і перевірку роботи господарств проводять двічі на рік — у першому і третьому кварталах та згідно з нормативами протягом року.

18.6. Керівники структурних підрозділів здійснюють перевірки згідно з нормативами з безпеки Руху.

19. При перевірці роботи підприємств та господарств у обов'язковому порядку перевіряти питання забезпечення безпеки руху. Результати перевірок по-

винні розглядатися в трудових колективах структурних підрозділів, на нарадах у дирекціях залізничних перевезень і службах залізниць, при розгляді планувати заходи і терміни ліквідації виявлених недоліків та вживати конкретних заходів щодо поліпшення роботи з питань безпеки руху.

20. Ревізії господарств з питань безпеки руху поїздів здійснювати в такому порядку:

20.1. Структурних підрозділів залізниць — один раз на рік дільничними ревизорами залізниць і вибірково ревизорами залізниць під час ревізії господарств.

20.2. Господарств залізниць — один раз на рік апаратом Головного ревизора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці відповідно до графіка, затвердженого начальником залізниці.

20.3. Залізниць — один раз у два роки Головним управлінням безпеки руху та екології з проведенням контрольної перевірки в наступному році.

20.4. Виробничого об'єднання "Укрпромзалізтранс", заводів Укрзалізниці — один раз у три роки Головним управлінням безпеки руху та екології Укрзалізниці з проведенням контрольної перевірки через півтора року.

21. При незадовільному стані безпеки руху в структурних підрозділах та службах залізниць проводити позачергові перевірки чи технічні ревізії з висновками і пропозиціями щодо покращення стану безпеки руху.

Результати технічних ревізій і перевірок структурних підрозділів, не пізніше одного місяця з часу закінчення, мають бути розглянуті в колективах структурних підрозділів та в службах залізниці; служб — заступниками начальника залізниці при необхідності

в Головних управліннях, заводів — у Головних управліннях Укрзалізниці.

Результати технічної ревізії та контрольної перевірки залізниці розглядає особисто начальник залізниці або особа, яка виконує його обов'язки.

22. Роботу щодо підвищення рівня безпеки руху здійснювати:

22.1. У головних управліннях та управліннях Укрзалізниці, управліннях залізниць, Дирекціях залізничних перевезень, ревизорських апаратах залізниці і дільниць залізниці — відповідно до річних і квартальних планів, складених на основі глибокого аналізу справ на місцях та особистої участі кожного керівника у вирішенні питань забезпечення безпеки руху.

22.2. У структурних підрозділах залізниць та станціях — відповідно до річних і місячних планів, узгоджених з річними і квартальними планами відповідних служб і відділів, аналізу причин порушень безпеки руху, які були допущені на підприємстві чи станції, та вимог наказів і вказівок з безпеки руху Укрзалізниці та залізниці.

23. Начальникам залізниць, дирекцій залізничних перевезень, метрополітенів, начальнику виробничого об'єднання промислового залізничного транспорту:

23.1. Забезпечити постійний високий рівень готовності й технічного оснащення відбудовних і пожежних формувань. Заборонити ліквідацію відбудовних і пожежних поїздів, а також їх передислокацію в інші пункти без погодження з Укрзалізницею.

23.2. Всебічно розвивати й удосконалювати форми взаємного контролю за станом колії, рухомого складу та іншими технічними засобами.

23.3. Надавати особливого значення своєчасному

усуненню недоліків, виявлених локомотивними бригадами, працівниками інших професій та громадськими інспекторами з безпеки руху.

23.4. Вживати заходів щодо зміцнення кадрів ревізорського складу з безпеки руху, призначаючи на ці посади компетентних, принципових та здібних спеціалістів, підвищувати їхню кваліфікацію.

23.5. Створювати належні умови для роботи, забезпечивши апарати головних ревізорів з безпеки руху оргтехнікою, службовими автомобілями, контрольно-вимірювальними засобами та приладами, телефонним і радіозв'язком, теплозахисним одягом та іншими засобами.

23.6. Працівників контролюючого складу, які не вживають активних заходів щодо усунення недоліків, змирилися з порушеннями, замінити більш принциповими й вимогливими спеціалістами.

23.7. Затвердити перелік конкретних працівників, відповідальних за організацію технічного навчання і інструктаж робітників, безпосередньо пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів, організувавши їх цільове навчання.

23.8. Систематично здійснювати контрольні перевірки дотримання вимог до рухомого складу, що подається під навантаження небезпечних вантажів, виконання правил маневрової роботи і закріплення вагонів з цими вантажами, утримання у справному стані станційних колій та інших споруд, виділених для рухомого складу з небезпечними вантажами. Не допускати відправлення зі станцій навантаження вагонів без трафаретів і знаків безпеки, встановлених державними стандартами та правилами, без прикриття і супроводу відповідальними спеціалістами, без документів з відповідними штампами.

24. Керівникам засобів масової інформації галузі постійно висвітлювати стан справ з безпеки руху поїздів, розкриваючи обставини й причини порушень, що допускаються. Всебічно пропагувати досвід безаварійної роботи.

25. Затвердити і ввести в дію з 1 квітня 2001 року такі додатки:

25.1. "Основні напрямки системи профілактичної роботи з питань безпеки руху на залізницях України" (додаток № 1).

25.2. "Положення про комісію незалежних експертів з безпеки руху поїздів" (додаток № 2).

25.3. "Положення про апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці" (додаток № 3).

25.4. "Положення про апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці" (додаток № 4).

26. Виконання вимог цього наказу і організацію роботи щодо забезпечення безпеки руху очолити особисто першим керівникам усіх підрозділів залізничного транспорту, заводів, виробничого об'єднання "Укрпромзалізтранс".

27. З введенням у дію цього наказу з 1 квітня 2001 року наказ від 4 січня 1998 року №1/Ц вважати таким, що втратив чинність.

Генеральний директор Укрзалізниці **Г.М.КІРПА**

**ОСНОВНІ НАПРЯМКИ
системи профілактичної роботи з питань
безпеки руху на залізницях України**

Безпека руху на залізничному транспорті забезпечується шляхом здійснення комплексу профілактичних заходів, які передбачають:

1. Виконання нормативів особистої участі у проведенні заходів щодо зміцнення дисципліни і забезпечення безпеки руху керівниками всіх рівнів галузі.

2. Професійний підбір і розстановку кадрів відповідно до нормативів чисельності і професійних вимог, особливо на посади, пов'язані з рухом поїздів.

3. Зміцнення трудової і технологічної дисципліни, вирішення соціальних питань, матеріальне та моральне заохочення безаварійної роботи.

4. Організацію технічного навчання кадрів і підвищення їх кваліфікації, відпрацювання практичних дій роботи в нестандартних ситуаціях.

5. Періодичну перевірку знань у працівників, робота яких пов'язана з рухом поїздів, вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, інших нормативних актів та посадових інструкцій.

6. Використання "дня безпеки", як одного з основних дійових важелів покращення профілактичної роботи керівного складу щодо запобігання порушень безпеки руху.

7. Систематичні аналізи стану безпеки руху, ви-

явлення "вузьких місць", розробку і здійснення заходів для їх усунення.

8. Регулярне проведення раптових перевірок виконання посадових обов'язків працівниками, робота яких пов'язана з рухом поїздів.

9. Проведення технічних ревізій і контрольних перевірок служб та структурних підрозділів залізниць.

10. Розслідування кожного випадку порушення безпеки руху з розглядом наслідків у встановленому порядку.

11. Забезпечення якості ремонту і утримання колії, штучних споруд, локомотивів, **ВАГОНІВ**, пристроїв сигналізації та зв'язку, енергопостачання, залізничних переїздів, автотракторної техніки та інших технічних засобів транспорту, яка відповідає вимогам чинних **нормативів**.

12. Утримання у справному стані й ефективне використання засобів дефектоскопії і систем діагностики, удосконалення і поліпшення якості метрологічного контролю.

13. Здійснення постійного контролю за станом і використанням пристроїв і приладів безпеки руху (**АЛСН, ПОНАБ, ДИСК, СКНБ**, засобів вимірювання і дефектоскопії, радіозв'язку та ін.), вжиття заходів щодо забезпечення надійної їх роботи.

14. Проведення постійної роботи зі створення і впровадження нових пристроїв, приладів безпеки та систем діагностики.

15. Розгляд результатів весняного і осіннього оглядів колії, штучних споруд та інших технічних засобів колійного господарства і визначення рівня їх готовності до **ПЛАНОВИХ** перевезень.

16. Здійснення комплексу організаційно-технічних заходів з попередження особливо небезпечних порушень і в першу чергу:

16.1. Поїздів заборонних сигналів або граничних стовпчиків.

16.2. Порушень порядку закріплення рухомого складу від самовільного його виходу, регламенту дій при прийманні, відправленні і проходженні поїздів, особливо пасажирських та з вагонами, завантаженими небезпечними вантажами.

16.3. Відправлення поїздів з перекритими кінцевими кранами гальмової магістралі, запобігання саморозчепів і падіння деталей рухомого складу.

16.4. Відправлення вагонів, завантажених понад відміченої трафаретом вантажопідйомності та з порушеннями технічних умов навантаження.

16.5. Недотримання діючих норм утримання безстикової колії і **негородження** сигналами небезпечного місця для руху поїздів при виконанні робіт.

16.6. **Необмеження** швидкості руху поїздів на ділянках, що не гарантують за станом колії їх безпечний пропуск з установленими швидкостями руху.

16.7. Зламів осі, осьової шийки або диска колісної пари та інших елементів ходових частин вагонів, локомотивів, моторвагонного рухомого складу, моторно-рейкових рухомих одиниць та колійних машин.

16.8. Зіткнень з автотранспортом на залізничних переїздах.

17. Періодичне медичне обстеження працівників, робота яких пов'язана з рухом поїздів, а також передрейсовий контроль за станом здоров'я локомотивних бригад і водіїв автотранспорту.

18. Узагальнення й поширення досвіду безаварійної роботи та колективів структурних підрозділів галузі.

Начальник Головного управління
безпеки руху та екології
Укрзалізниці

О.Й.СОКОЛОВ

Додаток № 2

Затверджено наказом

Укрзалізниці

від 03.01.2001 р. № 2-Ц

ПОЛОЖЕННЯ
про комісію незалежних експертів
з безпеки руху поїздів

1. Метою роботи незалежної експертної комісії є проведення незалежної експертизи у складних випадках порушення безпеки руху поїздів, консультації інженерно-технічних працівників залізниць України та заступників начальників залізниць — головних ревізорів з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниць.

2. Комісія у складі до 23 осіб створюється зі вчених вищих навчальних закладів залізничного транспорту, висококваліфікованих спеціалістів залізничного транспорту та інших галузей. Склад комісії затверджується відповідним наказом Укрзалізниці. Роботою комісії керують її голова та вчений **секретар**.

3. Комісія проводить експертизи і консультації за заявками Головного управління безпеки руху та екології Укрзалізниці та залізниць України. Заявки на проведення експертиз повинні надходити від начальників залізниць або від виконуючих їх обов'язки.

4. За результатами аналізу порушень безпеки руху поїздів комісія визначає причини порушення безпеки руху і може вносити пропозиції щодо удосконалення технічних засобів, технологічних процесів, організації робіт тощо.

5. За необхідності голова комісії залучає до роботи в незалежній комісії вчених і спеціалістів з інших галузей народного господарства.

6. Роботу комісії фінансує заявник на експертизу за фактичними витратами.

7. Праця членів комісії оплачується погодинно відповідно до їхньої участі у роботі.

Голова комісії
незалежних експертів,
професор

О.М. ПШІНЬКО

Додаток № 3
Затверджено наказом
Укрзалізниці
від 03.01.2001 р. № 2-Ц

ПОЛОЖЕННЯ
про апарат Головного ревізора
з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці

1. Апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту (далі — апарат Головного ревізора з безпеки руху) залізниці є структурним підрозділом управління залізниці і безпосередньо підпорядковується начальнику залізниці.

2. Основними завданнями апарату Головного ревізора з безпеки руху залізниці є:

— контроль за роботою всіх підрозділів залізниці щодо забезпечення безпеки руху поїздів і автотранспорту, аналіз стану з безпеки руху в службах, дирекціях залізничних перевезень та структурних підрозділах залізниці, нагляд за технічним станом рухомого складу, технічних засобів та іншого залізничного обладнання, контроль за виконанням заходів щодо удосконалення технологічних процесів та впровадження більш досконалих видів технічних засобів механізмів, засобів контролю та вимірювання;

— контроль за організацією технічного навчання працівників залізниці, які пов'язані з рухом поїздів та автотранспорту, організація перевірки знань ПТЕ та інших нормативних актів з безпеки руху поїздів та автотранспорту;

— розгляд та узгодження розроблених на залізниці правил, інструкцій, технологічних процесів, технічних

умов та **ІНШИХ** нормативних документів, **ЯКІ** регламентують вимоги з безпеки руху до технічного стану рухомого складу, пристроїв та обладнання, а також виконання робіт, пов'язаних з рухом поїздів.

3. Апарат Головного ревізора з безпеки руху у своїй діяльності керується чинним законодавством України, нормативними актами і вказівками Верховної Ради України, Президента України, Кабінету Міністрів України, Міністерства транспорту України, Укрзалізниці, управління залізниці та цим Положенням.

Роботу з контролю за забезпеченням безпеки руху поїздів і автотранспорту апарат Головного ревізора координує з місцевими органами влади, ДАІ МВС, Прокуратурою та Службою безпеки України.

4. Усі нормативні акти і документи, що розробляються в управлінні залізниці з питань безпеки руху, мають бути обов'язково погоджені в апараті Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці.

5. Відповідно до покладених на нього основних завдань апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці здійснює:

5.1. Контроль за виконанням заступниками начальників залізниць, керівниками служб, дирекцій залізничних перевезень, структурних підрозділів залізниці Правил технічної експлуатації залізниць України, інструкцій, Закону України "Про дорожній рух", наказів, вказівок Міністерства транспорту України, Укрзалізниці та управління залізниці з питань забезпечення безпеки руху поїздів і автотранспорту.

5.2. Аналіз стану безпеки руху як поточний — щоденний, так і періодичний — тижневий, за місяць,

квартал, півріччя, дев'ять місяців та рік, із розробкою причетними службами і підприємствами основних організаційних і технічних заходів щодо запобігання причинам порушень безпеки руху і дорожньо-транспортних пригод на залізничному транспорті.

5.3. Контроль за своєчасним і якісним розслідуванням причин несприятливих подій в експлуатаційній роботі, дорожньо-транспортних пригод, правильністю їх класифікації та обліку і доведенням причин їх скоєння до всіх причетних працівників для запобігання подібних у майбутньому.

5.4. Організацію контролю за якістю професійної підготовки та технічного навчання працівників залізниці, пов'язаних із забезпеченням безпеки руху поїздів та автотранспорту.

5.5. Технічні ревізії та контрольні перевірки з питань організації профілактичної роботи з безпеки руху в службах і дирекціях залізниці, в структурних підрозділах, підприємствах і автогосподарствах із вжиттям заходів щодо усунення виявлених недоліків і притягненням винних до відповідальності.

5.6. Керівництво апаратом Головних ревізорів з безпеки руху залізниць та дільниць залізниці.

5.7. Керівництво відбудовними засобами залізниці згідно з Положенням про відбудовний поїзд залізниць України.

5.8. Проведення в структурних підрозділах планових та раптових перевірок виконання працівниками залізниці своїх посадових обов'язків щодо забезпечення безпеки руху, контроль за усуненням виявлених порушень і причин, що їх причиняють, та станом технічних засобів на відповідність їх Правилам технічної експлуатації залізниць України.

5.9. Підготовку пропозицій щодо поліпшення технічного

навчання персоналу, пов'язаного з рухом поїздів, і обладнання технічних кабінетів у структурних підрозділах.

5.10. Організацію перевірки знань працівників залізниці і галузевих заводів, які знаходяться в межах залізниці, контроль за своєчасним проведенням іспитів у службах і дирекціях залізниці, в структурних підрозділах і підприємствах, контроль за позачерговими перевітками знань і навичок працівників, які допустили порушення Правил технічної експлуатації залізниць України та інструкцій.

5.11. Вивчення, узагальнення і поширення досвіду безаварійної роботи, видання інформаційних листків і публікації у пресі, проведення шкіл та семінарів.

5.12. Розробку пропозицій щодо підвищення надійності і поліпшення утримання технічних засобів залізничного транспорту.

5.13. Розробку методичних вказівок з ревізорської роботи і їх періодичне коригування, перевірку роботи ревізорів руху поїздів дільниць залізниць, проведення семінарів з вивчення досвіду роботи кращих ревізорів з безпеки руху поїздів і автотранспорту.

5.14. Організацію контролю за якістю ремонту технічних засобів (колії, рухомого складу, пристроїв контактної мережі, СЦБ і зв'язку тощо) і вжиття заходів до його поліпшення.

5.15. Підготовку пропозицій щодо внесення змін та доповнень до діючих правил та інструкцій з безпеки руху.

5.16. Участь в експертизі проектів і у роботі комісій з прийому в експлуатацію об'єктів, що пов'язані з рухом поїздів і автотранспорту, та розслідування скоєних випадків порушень безпеки руху.

5.17. Розробку і контроль за виконанням нормативів особистої участі командного ревізорського скла-

ду в проведенні заходів, спрямованих на підвищення рівня безпеки руху.

Вивчення і узагальнення практики застосування форм стимулювання безаварійної роботи і матеріальної відповідальності за допущення порушень безпеки руху.

5.18. Контроль за технічним переоснащенням, модернізацією і ремонтом технічних засобів відбудовних поїздів, заміною застарілих машин і механізмів.

5.19. Контроль за проведенням технічних занять і полігонних навчань з працівниками основного складу відбудовних поїздів з вивчення техніки і способів якнайшвидшої ліквідації наслідків сходів, зіткнень рухомого складу, правил та інструкцій з охорони праці і техніки безпеки.

5.20. Проведення семінарів командного складу відбудовних поїздів з обміну досвідом роботи і передовою технологією, спрямованою на прискорення проведення відбудовних робіт.

5.21. Впровадження у відбудовних поїздах прогресивних технічних рішень, планів соціального розвитку, підвищення готовності і мобільності з ліквідації наслідків сходів рухомого складу.

6. Апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці надає ревізорські вказівки, згідно з чинним Положенням про порядок ведення Книги ревізорських вказівок (форма РБУ-8), щодо усунення порушень безпеки руху, які виявлені під час перевірок, та вжиття заходів, спрямованих на зміцнення трудової і технологічної дисципліни, поліпшення стану технічних засобів.

7. Апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці має круглу печатку із зазначенням свого найменування.

8. Очолоє апарат з безпеки руху поїздів і автотранспорту заступник начальника залізниці—Головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту.

9. Заступник начальника залізниці—Головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту керує діяльністю апарату на основі єдиноначальності і має право:

9.1. Приймати остаточні рішення з усіх питань безпеки руху поїздів і автотранспорту, вносити пропозиції щодо відповідальності осіб, які не виконують нормативні акти з безпеки руху поїздів і автотранспорту.

9.2. Представляти залізницю в усіх організаціях та установах з питань, що входять до компетенції апарату Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці.

10. Заступник начальника залізниці—Головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту є головою комісії в управлінні залізниці щодо перевірки знань Правил технічної експлуатації залізниць України, інструкцій та інших нормативних актів з безпеки руху.

11. Усі вказівки заступника начальника залізниці — Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту з питань безпеки руху обов'язкові для виконання заступниками начальника залізниці, керівниками служб, начальниками дирекцій залізниць, структурних підрозділів, установ та організацій залізниці і можуть бути відмінені лише начальником Головного управління безпеки руху та екології Укрзалізниці.

12. Заступник начальника залізниці—Головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту, його заступники, ревізори апарату з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці мають право:

12.1. Безперешкодно відвідувати і перевіряти з питань безпеки руху служби управління залізниці, структурні підрозділи, підприємства та об'єкти залізниці.

12.2. Користуватися службовими і спеціальними вагонами та автомобілями в період перевірки стану технічних засобів, виконання Правил технічної експлуатації залізниць України і інструкцій, Закону України "Про дорожній рух", розслідування порушень безпеки руху.

12.3. Вимагати від посадових осіб суворого дотримання вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, інструкцій та наказів, давати їм обов'язкові вказівки, приписи та письмові пропозиції щодо усунення виявлених порушень і недоліків з питань безпеки руху.

12.4. Забороняти рух несправними коліями, експлуатацію технічних засобів, виконання робіт, обмежувати швидкість руху по коліях, що мають несправності, які загрожують безпеці руху поїздів, усувати від роботи працівників, якщо в їхніх діях є загроза безпеці руху поїздів і автотранспорту, життю і здоров'ю людей.

12.5. Забороняти випуск з ремонту локомотивів та вагонів, автотранспорту з неякісним або не в повному обсязі виконаним ремонтом.

12.6. Відмінити проведені з порушенням встановленого порядку комісійні огляди технічних засобів, колії та споруд.

12.7. Вимагати від посадових осіб матеріали, усні та письмові пояснення за допущені порушення безпеки руху.

12.8. Усі вказівки ревізорів апарату Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці, з питань безпеки руху обов'язкові для виконання

і можуть бути відмінені лише заступником начальника залізниці — Головним ревізором з безпеки руху поїздів і автотранспорту.

13. Ревізори апарату Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці несуть відповідальність за:

— невиконання завдань, передбачених цим Положенням, наказами, вказівками Міністерства транспорту, Укрзалізниці та залізниці;

— неправильність і неповноту обліку, несвоєчасне і неповне розслідування випадків порушення безпеки руху;

— необ'єктивність оцінки стану справ щодо безпеки руху на підвідомчих підприємствах, несвоєчасність інформування та невисунення вимог до керівників підприємств з усунення недоліків, що загрожують безпеці руху;

— проявлення безпринципності при виявленні фактів невиконання ревізорських вказівок і наказів щодо безпеки руху;

— невиконання особистих нормативів і планів профілактичної роботи;

— невиконання вимог посадової картки.

Начальник Головного управління
безпеки руху та екології
Укрзалізниці

О.Й. СОКОЛОВ

Додаток № 4

Затверджено наказом

Укрзалізниці

від 03.01.2001 р. № 2-Ц

ПОЛОЖЕННЯ

про апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці

1. Апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту ДІЛЬНИЦІ¹ (далі Головного ревізора з безпеки руху) є структурним підрозділом апарату Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці, підпорядкованого безпосередньо заступнику начальника залізниці—Головному ревізору з безпеки руху поїздів і автотранспорту.

2. Основними завданнями апарату Головного ревізора з безпеки руху дільниці залізниці є:

— контроль за роботою дирекції залізничних перевезень, всіх структурних підрозділів та станцій дільниці із забезпечення безпеки руху поїздів і автотранспорту, аналіз стану з безпеки руху в дирекціях залізничних перевезень та структурних підрозділах дільниці залізниці, нагляд за технічним станом рухомого складу, технічних засобів та іншого залізничного обладнання, контроль за виконанням заходів щодо удосконалення технологічних процесів та впровадження більш досконалих видів технічних засобів механізмів, засобів контролю та вимірювання;

— контроль за організацією технічного навчання

¹ Дільниця — територіальне розташування структурних підрозділів у межах Дирекцій залізничних перевезень (колишні відділки залізниць).

працівників дирекції залізничних перевезень, структурних підрозділів та станцій, які пов'язані з рухом поїздів та автотранспорту, організація перевірки знань ПТЕ та інших нормативних актів з безпеки руху поїздів та автотранспорту;

— розгляд та узгодження розроблених у дирекції залізничних перевезень, на станціях та структурних підрозділах правил, інструкцій, технологічних процесів, технічних умов та інших нормативних документів, які регламентують вимоги з безпеки руху до технічного стану рухомого складу, пристроїв та обладнання, а також виконання робіт, пов'язаних з рухом поїздів.

3. У своїй діяльності апарат Головного ревізора з безпеки руху керується законами України, нормативними актами і документами Верховної Ради, Президента України, Кабінету Міністрів України, Міністерства транспорту, Укрзалізниці, управлінь залізниць. Координує роботу з місцевими органами влади, ДАІ МВС, Прокуратурою і Службою безпеки України.

4. Усі нормативні акти і документи, розроблені структурними підрозділами дільниці з питань безпеки руху, повинні бути попередньо розглянуті і погоджені з апаратом Головного ревізора з безпеки руху.

5. Згідно з головним завданням на апарат Головного ревізора з безпеки руху дільниці покладаються наступні обов'язки:

5.1. Контроль за **ВИКОНАННЯМ** керівниками відділів, дирекції залізничних перевезень, структурних підрозділів та станцій вимог Закону України "Про дорожній рух", Правил технічної експлуатації залізниць України, інструкцій, наказів і вказівок Міністерства транспорту, Укрзалізниці, управління та дільниці залізниці.

5.2. Аналіз стану безпеки руху, як поточний — щоденний, так і періодичний — за тиждень, місяць, квартал,

півріччя, дев'ять місяців, рік, з розробкою причетними керівниками структурних підрозділів основних організаційних і технічних заходів щодо попередження порушень безпеки руху та дорожньо-транспортних пригод.

5.3. Організація розслідування несприятливих подій в експлуатаційній роботі, дорожньо-транспортних пригод, контроль за правильністю їх класифікації і обліку та доведенням причин порушень безпеки руху до усіх причетних виконавців.

5.4. Проведення технічних ревізій і контрольних перевірок організації роботи з безпеки руху на станціях і в структурних підрозділах, у Дирекціях залізничних перевезень. Виявлення недисциплінованих працівників, які не виконують посадові обов'язки та допускають порушення щодо забезпечення безпеки руху поїздів і автотранспорту з прийняттям необхідних заходів.

5.5. Проведення планових і раптових перевірок стану рухомого складу, автотранспорту, колії та інших технічних засобів на відповідність їх Закону України "Про дорожній рух", Правилам технічної експлуатації залізниць України. Контроль за виконанням працівниками залізничного транспорту своїх посадових обов'язків, виконанням технологічних процесів експлуатації та ремонту технічних засобів та споруд, дотриманням порядку їх огляду та усуненням виявлених недоліків.

5.6. Періодичний контроль за виконанням правил та інструкцій з безпеки руху на залізничних під'їзних коліях промислових підприємств і організацій.

5.7. Організація контролю за якістю професійної підготовки кадрів, технічного навчання та інструктажу працівників підприємств, структурних підрозділів і відділів, участь у проведенні перевірок знань працівниками правил та інструкцій з безпеки руху поїздів і автотранспорту.

5.8. Вивчення, узагальнення і поширення досвіду безаварійної роботи, видання інформаційних листів, публікації в пресі, проведення нарад, шкіл і семінарів.

5.9. Контроль за впровадженням нових технічних засобів, які підвищують безпеку РУХУ.

5.10. Контроль за організацією в колективах структурних підрозділів і станцій профілактичної роботи, направленої на забезпечення безпеки руху поїздів і автотранспорту.

5.11. Контроль виконання робіт за введенням в експлуатацію нових або реконструйованих об'єктів, участь у розгляді документації на нові технологічні процеси, правил та інструкцій виконання робіт.

5.12. Контроль за виконанням нормативів особистої участі керівних працівників Дирекції залізничних перевезень, структурних підрозділів, станцій, ревізорами руху в проведенні заходів, спрямованих на підвищення рівня безпеки руху.

5.13. Встановлення контролю за виконанням необхідних ремонтів відбудовних засобів, розробка пропозицій і здійснення технічного переозброєння та модернізації відбудовних поїздів, заміна застарілих тягових засобів, машин і механізмів.

5.14. Організація та проведення технічних занять і полігонних навчань з працівниками відбудовних поїздів по вивченню прийомів швидкої ліквідації наслідків сходів і зіткнень рухомого складу, вивчення та виконання вимог безпечної експлуатації вантажопідйомних кранів, тягової техніки, інструкцій з охорони праці і пожежної безпеки.

5.15. Проведення семінарів керівного складу відбудовних поїздів з обміном досвіду роботи і передової технології, які направлені на прискорене ведення відбудовних робіт.

5.16. Впровадження у відбудовних поїздах прогресивних технічних рішень, підвищення готовності та мобільності їх для ліквідації наслідків сходів рухомого складу. Проведення заходів з питань соціального розвитку.

6. Головний ревізор з безпеки руху і ревізори з безпеки руху у господарствах дільниці пред'являють підприємствам, структурним підрозділам залізниці і станціям основні вимоги щодо забезпечення безпеки руху в "Книзі ревізорських вказівок".

7. Апарат Головного ревізора з безпеки руху дільниці має круглу печатку з позначенням свого найменування.

8. Очолює апарат з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці Головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці.

9. Головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці керує діяльністю апарату з безпеки руху поїздів і автотранспорту на підставі єдиначальності і має право:

9.1. Приймати остаточні рішення з усіх питань безпеки руху поїздів і автотранспорту, надавати пропозиції щодо відповідальності осіб, які не виконують нормативні акти з безпеки руху поїздів і **автотранспорту**.

9.2. Користування службовими вагонами, автотранспортом і автотранспортом у період перевірки стану технічних засобів, виконання Закону України "Про дорожній рух" і Правил технічної експлуатації залізниць України, розслідування допущених порушень безпеки руху.

9.3. Представляти Дирекцію залізничних перевезень, структурні підрозділи та станції в державних, судових і арбітражних органах з питань безпеки руху поїздів і автотранспорту за дорученням начальника залізниці.

10. Головний ревізор з безпеки руху дільниці є

головою комісії з перевірки знань Правил технічної експлуатації залізниць України, інструкцій та інших нормативних документів з безпеки руху при Дирекції залізничних перевезень, які можуть бути відмінені лише заступником начальника залізниці—Головним ревізором з безпеки руху поїздів і автотранспорту.

11. Вказівки Головного ревізора з безпеки руху стосуються питань безпеки руху, обов'язкові для виконання керівниками підприємств, структурних підрозділів, станцій, дирекцій залізничних перевезень і можуть бути відмінені лише заступником начальника залізниці—Головним ревізором з безпеки руху поїздів і автотранспорту.

12. Ревізори апарату Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці мають право:

12.1. Вимагати від працівників залізничного транспорту суворого дотримання вимог Закону України "Про дорожній рух", Правил технічної експлуатації залізниць України, інструкцій і наказів з безпеки руху та усунення виявлених порушень та недоліків.

12.2. Обмежувати швидкість руху або забороняти рух несправними коліями, експлуатацію технічних засобів та виконання робіт, що загрожують безпеці руху поїздів і автотранспорту, усунути від роботи працівників, якщо в їх діях є загроза безпеці руху чи життю та здоров'ю людей.

12.3. Забороняти випуск з ремонту локомотивів, вагонів і автотранспорту з неякісним чи не в повному обсязі виконаним ремонтом.

12.4. Відміняти проведені з порушенням установленого порядку комісійні огляди технічних засобів, колій, споруд і автотранспорту.

12.5. Вимагати від посадових осіб матеріали роз-

слідування, усні та письмові пояснення з питань, які знаходяться під контролем.

Давати обов'язкові для виконання вказівки, приписи та письмові пропозиції щодо усунення порушень вимог нормативних актів з питань безпеки руху.

12.6. Безперешкодно відвідувати і перевіряти з питань безпеки руху відділи, підприємства, установи, організації, структурні підрозділи, станції, що входять до сфери управління Укрзалізниці.

13. Усі вказівки з питань безпеки руху ревізорів апарату Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту обов'язкові для виконання керівниками структурних підрозділів залізниці і можуть бути відмінені лише Головним ревізором з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці.

14. Ревізори апарату Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці несуть відповідальність за:

— невиконання або незадовільне виконання завдань, передбачених цим Положенням;

— неправильність і неповноту обліку, несвоєчасне та неповне розслідування випадків порушень безпеки руху;

— необ'єктивність оцінки стану справ з безпеки руху на підвідомчих структурних підрозділах і станціях, несвоєчасність інформування та непред'явлення вимог до керівників щодо усунення недоліків, які загрожують безпеці руху;

— прояву безпринципності при виявленні фактів невиконання ревізорських вказівок і наказів з безпеки руху;

— невиконання особистих нормативів і планів профілактичної роботи;

— невиконання вимог посадової інструкційної картки.

Начальник Головного управління
безпеки руху та екології Укрзалізниці

О.Й. СОКОЛОВ



МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

УКРЗАЛІЗНИЦЯ

07 листопада 2000 р.

№ 506-Ц

НАКАЗ

**Про затвердження Положення
про Головне управління безпеки
руху та екології**

У рамках Концепції реорганізації структури управління залізничним транспортом та структури апарату управління Укрзалізниці, затвердженої рішеннями 19 засідання Ради Укрзалізниці від 26 травня 2000 р. та відповідно до Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України

НАКАЗУЮ:

1. перейменувати з 1 грудня 2000 року Головне управління безпеки руху поїздів і автотранспорту у Головне управління безпеки руху та екології.
2. Затвердити Положення про Головне управління безпеки руху та екології (додаток № 1).
3. Затвердити структуру Головного управління безпеки руху та екології (додаток № 2).
4. Начальнику Головного управління безпеки руху поїздів і автотранспорту забезпечити доведення цьо-

го наказу до відома об'єднань, підприємств та структурних підрозділів залізничного транспорту України.

5. Начальнику Головного управління охорони та організації праці внести відповідні зміни до штатного розкладу Укрзалізниці.

6. З введенням у дію цього наказу вважати таким, що втратило чинність, Положення про Головне управління безпеки руху поїздів і автотранспорту Державної адміністрації залізничного транспорту України, затверджене наказом від 4 січня 1998 року № 1-Ц.

7. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Генеральний директор Укрзалізниці

Г.М. КІРПА

Додаток № 1
Затверджено
наказом Укрзалізниці
від 07.11.2000 р. № 506-Ц

ПОЛОЖЕННЯ
про Головне управління безпеки руху та екології
Державної адміністрації залізничного транспорту України

1. Загальні положення.

1.1. Головне управління безпеки руху та екології є структурним підрозділом Державної адміністрації залізничного транспорту України. Основним завданням Головного управління безпеки руху та екології є організація й здійснення нагляду й контролю з питань забезпечення безпеки руху поїздів і автотранспорту, зменшення шкідливого впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище, раціональне використання природних ресурсів та дотримання норм екологічної безпеки.

1.2. Головне управління безпеки руху та екології керується цим Положенням, забезпечує нагляд за додержанням **Підприємствами**, об'єднаннями, організаціями й установами залізничного транспорту та їх працівниками Конституції України, законів України, постанов Верховної Ради України, указів та розпоряджень Президента України, актів Кабінету Міністрів України, Міністерства транспорту України, Державної адміністрації залізничного транспорту України з питань безпеки руху, охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання природних ресурсів та екологічної безпеки.

Головне управління безпеки руху та екології узагальнює практику застосування законодавства та нормативних актів з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо їх удосконалення та у встановленому порядку виносить їх на розгляд керівництва Державної адміністрації залізничного транспорту України.

1.3. Головне управління безпеки руху та екології безпосередньо підпорядковується Генеральному директору Державної адміністрації залізничного транспорту України.

1.4. У процесі виконання своїх повноважень Головне управління безпеки руху та екології контролює діяльність головних управлінь і управлінь Державної адміністрації залізничного транспорту України, залізниць, метрополітенів, об'єднань та підприємств залізничного транспорту, науково-дослідних, проектно-конструкторських організацій та вузів з питань безпеки руху поїздів і автотранспорту, координує роботу з питань здійснення нагляду й контролю за дотриманням природоохоронного законодавства, норм екологічної безпеки, використання й охорони природних ресурсів.

1.5. У своїй діяльності **Головне** управління безпеки руху та екології взаємодіє з правоохоронними та природоохоронними органами, центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та громадськими організаціями.

2. Керівництво.

2.1. Головне управління безпеки руху та екології Державної адміністрації залізничного транспорту України очолює начальник, який одночасно є Головним ревизором з безпеки руху поїздів і автотранспорту Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Начальник Головного управління безпеки руху та екології має заступників, які призначаються на посаду та звільняються з посади відповідно до законодавства. Розподіл обов'язків між заступниками здійснює начальник відповідно до посадових інструкцій, затверджених наказом Головного управління від 19 вересня 2000 року № ЦРБ-4.

2.2. Начальник Головного управління безпеки руху та екології—Головний ревізор з безпеки руху:

— здійснює керівництво дорученими йому сферами діяльності, зазначеними в пункті 1.1 цього положення та несе відповідальність перед Генеральним директором Державної адміністрації залізничного транспорту за стан справ у цих сферах, вносить пропозиції щодо міри відповідальності своїх заступників, працівників Головного управління та осіб, які не виконують нормативні акти з безпеки руху поїздів і автотранспорту, норм екологічної безпеки та порушують природоохоронне законодавство;

— готує пропозиції щодо рішень з питань безпеки руху поїздів, автотранспорту й екології;

— представляє Державну адміністрацію залізничного транспорту України в усіх організаціях і установах, у тому числі й міжнародних організаціях з питань, що входять до компетенції Головного управління безпеки руху та екології;

— затверджує положення про структурні підрозділи і посадові інструкції працівників Головного управління безпеки руху та екології;

— очолює центральну комісію Державної адміністрації залізничного транспорту України з перевірки знань Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.96 р. № 411 та зареєстрованих Міністерством

юстиції України 25.02.97 р. за № 50/1854, а також інших нормативних актів з безпеки руху й екології;

— вносить пропозиції про заохочення працівників чи накладання на них дисциплінарних стягнень з питань безпеки руху та екології.

2.3. Рішення начальника Головного управління безпеки руху та екології з питань забезпечення безпеки руху й екологічної безпеки обов'язкові для виконання всіма головними управліннями й управліннями, об'єднаннями, підприємствами, організаціями, установами та структурними підрозділами Державної адміністрації залізничного транспорту України.

2.4. Гранична чисельність, структура і штатний розклад Головного управління безпеки руху та екології затверджуються Генеральним директором Державної адміністрації залізничного транспорту України.

2.5. Головне управління безпеки руху та екології має у своєму розпорядженні службовий і спеціальний транспорт, свій бланк, круглу печатку зі своїм найменуванням.

2.6. Головний ревізор з безпеки руху має спеціальний бланк із зображенням знака Укрзалізниці й відповідним написом.

3. Основні завдання.

3.1. Нагляд і контроль за вжиттям заходів із забезпечення безпеки руху поїздів і автотранспорту, зменшення шкідливого впливу на навколишнє природне середовище, раціональним використанням природних ресурсів та дотриманням норм екологічної безпеки залізничним транспортом.

3.2. Облік та здійснення аналізу причин порушень безпеки руху, внесення пропозицій щодо розробки та здійснення контролю виконання профілактичних заходів з їх попередження.

3.3. Організація навчання та перевірка рівня знань посадових осіб, які здійснюють нагляд за забезпеченням безпеки руху та дотриманням норм екологічної безпеки.

3.4. Розгляд і погодження нормативної документації з питань безпеки руху й екологічної безпеки на транспортні засоби та обладнання об'єктів, програм зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, участь у роботі державних комісій у межах своїх повноважень.

4. Взаємовідносини з головними управліннями, управліннями, об'єднаннями, підприємствами та структурними підрозділами Укрзалізниці

Головне управління безпеки руху та екології відповідно до покладених на нього завдань та в межах своїх повноважень:

з питань безпеки руху поїздів і автотранспорту:

— організовує методичне забезпечення та контролює виконання усіма підрозділами Державної адміністрації залізничного транспорту України Правил технічної експлуатації залізниць України, інструкцій, наказів та інших нормативних актів;

— веде облік, аналізує стан безпеки руху та проводить розробку основних напрямків щодо запобігання аварійності;

— проводить технічні ревізії та контрольні перевірки з питань організації профілактичної роботи з безпеки руху на залізницях, метрополітенах, підприємствах Укрзалізпрому і промислового залізничного транспорту, автогосподарствах;

— перевіряє головні управління й управління Укрзалізниці щодо організації профілактичної роботи з питань безпеки руху;

— здійснює контроль за своєчасним і якісним розслідуванням причин порушень безпеки руху, дорож-

ньо-транспортних пригод, правильністю їх обліку та класифікації, координує виконання цих робіт;

— контролює організацію технічного навчання працівників залізничного транспорту й проведення перевірок їх знань;

— готує пропозиції щодо змін та доповнень до діючих норм, правил та інструкцій;

— забезпечує методичне керівництво апаратом Головних ревізорів з безпеки руху залізниць, дільниць залізниць, метрополітенів, об'єднань, організацій та установ;

— здійснює керівництво відбудовними засобами залізниць згідно з Положенням про відбудовний поїзд залізниць України, затвердженим Генеральним директором Укрзалізниці 31.05.99 р. за № ЦРБ-2;

— залучає науково-дослідні й проектно-конструкторські організації, вузи до* вирішення проблем підвищення рівня безпеки руху;

— вивчає, узагальнює й поширює позитивний досвід забезпечення безпеки руху поїздів і автотранспорту на залізницях України, у тому числі й міжнародний досвід;

— приймає участь в експертизі проектів, у роботі державних комісій з приймання в експлуатацію нормативної документації щодо проектування, побудови, реконструкції та ремонту транспортних засобів, об'єктів, пов'язаних із безпекою руху;

— сприяє забезпеченню відбудовних поїздів матеріально-технічними та паливно-мастильними ресурсами;

— формує галузеві програми наукових, проектних і проектно-конструкторських розробок з безпеки руху та екологічної безпеки, координує їх виконання, сприяє впровадженню в практику досягнень науки й техніки, нових технологій та передового досвіду;

— у межах СВОЄЇ компетенції сприяє організації робіт під час ліквідації наслідків транспортних пригод або стихійного лиха;

— приймає, відповідно до обставин, участь у розслідуванні причин порушень безпеки руху;

— приймає участь у професійній підготовці, перепідготовці та атестації кадрів, розглядає та погоджує програми навчання;

— здійснює інші функції, необхідні для виконання покладених на нього завдань.

З питань охорони навколишнього природного середовища, екологічної безпеки та раціонального використання природних ресурсів:

— надає методичну допомогу екологічним службам залізниць, підприємств, об'єднань, організацій і установ у здійсненні ними нагляду й контролю на потенційно небезпечних об'єктах, у випадках надзвичайних екологічних ситуацій тощо. Перелік таких об'єктів затверджується керівництвом Державної адміністрації залізничного транспорту України;

— контролює організацію природоохоронної роботи в головних управліннях і управліннях Державної адміністрації залізничного транспорту України, залізниць, об'єднань, підприємств і структурних підрозділів шляхом здійснення ревізій та перевірок;

— здійснює контроль та координує роботу з контролю за виконанням міждержавних, загальнодержавних та галузевих програм охорони довкілля, розробки та здійснення заходів, спрямованих на зменшення шкідливого впливу на навколишнє природне середовище;

— формує галузеві програми науково-дослідних та проектно-конструкторських розробок, розроблення нормативної документації, координує їх виконання,

сприяє впровадженню в практику досягнень науки й техніки, нових технологій та передового досвіду;

— аналізує практику притягнення до відповідальності підприємств та їх посадових осіб за екологічні правопорушення, готує пропозиції щодо їх запобігання;

— бере участь в експертизі екологічних програм і проектів, у роботі державних комісій з прийняття в експлуатацію природоохоронних об'єктів і споруд, моніторингу навколишнього природного середовища;

— бере участь у запровадженні економічного механізму природокористування й охорони навколишнього природного середовища, розробці й упровадженні заходів економічного стимулювання охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання природних ресурсів;

— розробляє тематику екологічної освіти та екологічного виховання працівників галузі;

— готує щорічно разом з головними управліннями й управліннями Державної адміністрації залізничного транспорту України, залізницями й об'єднаннями доповідь про стан навколишнього природного середовища на залізничному транспорті України;

— здійснює інші функції, що впливають з покладених на нього завдань.

5. Головне управління безпеки руху та екології має право:

5.1. Перевіряти головні управління й управління Укрзалізниці, причетні до організації профілактичної роботи з питань безпеки руху.

5.2. Безперешкодно в будь-який час без попереднього повідомлення відвідувати й перевіряти залізниці, дирекції залізничних перевезень, підприємства, об'єднання, структурні підрозділи та інші об'єкти

залізничного транспорту з питань, зазначених у цьому положенні.

5.3. Давати посадовим особам обов'язкові для виконання вказівки та письмові приписи щодо усунення порушень вимог законодавства та нормативних актів з питань безпеки руху й екологічної безпеки та контролювати їх виконання у встановлені терміни.

5.4. Скасовувати у встановленому порядку вказівки посадових осіб, якщо вони суперечать вимогам безпеки руху.

5.5. Забороняти експлуатацію рухомого складу й виконання робіт, що створюють загрозу життю й здоров'ю людей, до усунення виявлених порушень.

5.6. Вимагати та отримувати від посадових осіб необхідні матеріали, усні та письмові пояснення з питань допущених порушень, зафіксованих перевіркою.

5.7. Згідно з чинним законодавством відсторонити від роботи працівників чи вносити пропозиції про притягнення їх до відповідальності, якщо їх дії можуть спричинити порушення безпеки руху чи екологічної безпеки або створити загрозу їх виникненню.

5.8. Вивчати стан первинного обліку і статистичної звітності, перевіряти достовірність статистичних даних щодо питань безпеки руху та екології.

5.9. Залучати за погодженням з керівниками підприємств, установ та організацій, в тому числі громадських, спеціалістів для участі у проведенні перевірок.

5.10. Користуватися службовими й спеціальними вагонами, автомобілями й засобами зв'язку при проведенні планових технічних ревізій та контрольних перевірок на залізницях, метрополітенах, підприєм-

ствах, об'єднаннях, організаціях, установах, структурних підрозділах, підвідомчих Укрзалізниці.

5.11. За дорученням керівництва Укрзалізниці представляти інтереси залізничного транспорту у міжнародних організаціях та спілках залізничників.

5.12. Скликати у встановленому порядку конференції, семінари й наради.

5.13. Виконувати на підставі окремих угод госпрозрахункові роботи, що оплачуються за рахунок замовників.

5.14. Працівники Головного управління безпеки руху та екології при виконанні службових обов'язків невідкладно повинні прийматися керівниками та іншими посадовими особами підприємств, об'єднань, організацій і установ залізничного транспорту.

6. Відповідальність.

6.1. За порушення законодавства, неналежне виконання службових обов'язків працівники Головного управління безпеки руху та екології несуть відповідальність згідно з чинним законодавством. Матеріальне та моральне заохочення працівників Головного управління безпеки руху та екології здійснюється відповідно до законодавства.

6.2. Відволікання працівників Головного управління безпеки руху та екології для виконання обов'язків, що не належать до їх компетенції, забороняється, за винятком випадків, передбачених чинним законодавством.

Начальник Головного управління
безпеки руху та екології
Укрзалізниці

О.Й. СОКОЛОВ



МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

22 березня 2002 р.

№ 196

НАКАЗ

**Про затвердження Положення
про класифікацію транспортних
подій на залізничному транспорті
та метрополітенах України**

З метою забезпечення безпечного функціонування залізничного транспорту та метрополітенів України, покращання обліку транспортних подій та порядку їх розслідування

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Положення про класифікацію транспортних подій у поїзній і маневровій роботі на залізничному транспорті та метрополітенах України, що загрожують безпеці руху, що додається (далі — Положення).

2. Увести в дію **ДАНЕ** Положення з 01.04.2002 р.

3. Державній адміністрації залізничного транспорту України (Кірка Г. М.), Українському об'єднанню державних підприємств промислового залізничного транспорту (Захарченко В. Я.), Державним підприємствам «Харківський метрополітен», «Дніпропетровський метрополітен» (Ісаєв Л. О., Котляров О. М.):

3.1. У термін до 01.04.2002 р. довести до відома

причетних працівників головних управлінь, управлінь Державної адміністрації залізничного транспорту України (далі — Укрзалізниця) та залізниць, Українського об'єднання державних підприємств промислового залізничного транспорту (Захарченко В. Я.), Державних підприємств «Харківський метрополітен», «Дніпропетровський метрополітен» цей наказ та встановити постійний контроль за його виконанням.

3.2. Забезпечити друкування в необхідній кількості примірників Положення для вивчення й виконання причетними посадовими особами.

3.3. Зі введенням у дію цього Положення переглянути нормативні акти з безпеки руху та привести їх у відповідність до цього наказу.

4. З уведенням в дію цього Положення вважати такими, що втратили чинність, накази Мінтрансу України від 12.07.99 р. № 363 та від 26.02.2001 р. № 118 щодо класифікацій порушень безпеки руху у поїзній та маневровій роботі на залізницях та метрополітенах України.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Державного секретаря Кроля С. С.

В.о. міністра,
Державний секретар

О.ПЕТРЕНКО

ПОЛОЖЕННЯ

про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті та метрополітенах України

1. Дане Положення встановлює порядок класифікації транспортних подій, що мають місце на залізничному транспорті та на метрополітенах, при виконанні поїзної і маневрової роботи і загрожують безпеці руху. Положення спрямоване на найбільш повне виявлення причин виникнення цих подій та розробку заходів щодо їхнього запобігання.

2. У Положенні використовуються такі терміни і визначення:

2.1. Транспортні події — катастрофи, аварії, серйозні інциденти, інциденти та порушення, що виникли при русі рухомого складу та призвели до: загибелі або травмування людей, пошкодження технічних засобів, вантажу, об'єктів залізничного транспорту, дезорганізації руху.

2.2. Схід з рейок рухомого складу залізничного транспорту — подія, що призвела до втрати взаємодії хоча б одного колеса рухомого складу залізничного транспорту з рейкою в результаті зміщення колеса від свого нормального положення щодо головки рейки.

2.3. Зіткнення **поїзда** або рухомого складу залізничного транспорту — зустрічне, попутне чи бокове зіткнення поїзда або рухомого складу залізничного транспорту з іншим, що рухається, зупиненим або залишеним на залізничній колії поїздом, рухомих складом залізничного транспорту чи механічним самохідним засобом незалежно від ступеня отриманих при цьому пошкоджень рухомого складу.

2.4. Потерпілий у транспортній події — особа, яка загинула або травмована у транспортній події.

2.5. Загиблій у транспортній події — особа, смерть якої наступила в результаті транспортної події.

2.6. Травмований у транспортній події — особа, яка одержала в транспортній події тілесні ушкодження, що призвели до госпіталізації або призначення амбулаторно-клінічного лікування після надання першої медичної допомоги.

2.7. Поїзна робота — проходження поїзда від пункту формування до пункту призначення з виконанням технологічних операцій на шляху прямування.

2.8. Маневрова робота — будь-які пересування рухомого складу залізничного транспорту по станційних і інших коліях для забезпечення поїзної роботи і виробничої діяльності підприємств.

2.9. Учасник залізничного руху — особа, яка бере особисту участь у процесі руху як пасажир, персонал залізничного транспорту або представник законних інтересів фізичних і юридичних осіб, суспільства і держави під час перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом.

3. Транспортні події у поїзній і маневровій роботі, що загрожують безпеці руху, залежно від наслідків поділяються на: катастрофи, аварії, серйозні інциденти, інциденти та порушення.

4. Катастрофа на залізничному транспорті та метрополітенах — транспортна подія з тяжкими наслідками, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або залізничним рухомих складом, сходи рухомого складу в пасажирсь-

КИХ або вантажних поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких:

— одна людина або більше загинула чи шість або більше травмовано;

— і (або) пошкоджено рухомий склад до ступеня вилучення його з інвентарного парку.

5. Аварія на залізничному транспорті — транспортна подія, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або залізничним рухомим складом, сходи рухомого складу у поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких:

— від однієї людини до п'яти травмовано;

— і (або) пошкоджено рухомий склад до ступеня капітального ремонту.

6. До аварій на метрополітенах відносяться:

6.1. Зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або рухомим складом, сходи рухомого складу у поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких:

— від однієї людини до п'яти травмовано;

— пошкоджено рухомий склад до ступеня капітального ремонту.

6.2. Затоплення, пожежа, порушення цілісності конструкцій споруд та інші випадки, пов'язані з недотриманням умов безпеки руху, що викликали повне припинення руху поїздів на перегоні протягом п'яти годин і більше.

7. Серйозний інцидент — транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, яка могла призвести до аварії.

До серйозних інцидентів відносяться:

7.1. Зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами чи рухомим складом, сходи **рухо-**

мого складу у поїздах на перегонах і станціях, які не належать до аварій за своїми наслідками.

7.2. Приймання поїзда на зайняту колію.

7.3. Відправлення поїзда на зайнятий перегін.

7.4. Приймання і відправлення поїзда за неготовим маршрутом.

7.5. Проїзд заборонного сигналу, граничного стовпчика або сигнального знака «Межа станції».

7.6. Переведення стрілки під поїздом.

7.7. Вихід рухомого складу на маршрут приймання (відправлення) поїзда, на перегін.

7.8. Відправлення поїзда з перекритими кінцевими кранами.

7.9. Поява на польовому або локомотивному світлофорі дозволяючого показання сигналу замість заборонного або поява більш дозволяючого показання сигналу.

7.10. Розвалювання вантажу під час руху з порушенням габариту **навантаження**.

7.11. Саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки у пасажирському поїзді між вагонами.

7.12. Падіння деталей рухомого складу пасажирського поїзда на колію.

8. Інцидент — транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, але не закінчилася серйозним інцидентом.

До інцидентів належать:

8.1. Зіткнення чи сходи рухомого складу під час виконання маневрової роботи.

8.2. Переведення стрілки під маневровим складом.

8.3. Саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки у вантажному поїзді та між локомотивом і першим вагоном пасажирського поїзда.

8.4. Розріз стрілки (рухомого сердечника хрестовини).

8.5. Поява несправності локомотива, моторвагонного рухомого складу або спеціального рухомого складу, вагонів, несправності колії, пристроїв СЦБ і зв'язку, контактної мережі, електропостачання, які призвели до затримки поїзда на перегоні чи станції на 1 годину і більше понад графіковий час (за винятком заміни гостродефектних рейок).

8.6. Падіння деталей рухомого складу вантажних поїздів на колію.

8.7. Заміна колісної пари на шляху прямування пасажирського поїзда, що призвела до затримки пасажирського поїзда понад 2 години.

8.8. Злам бокової ферми кузова вантажного вагона, колісної пари або її елементів, боковини візка рухомого складу, **надресорної** чи хребтової балок пасажирських і вантажних вагонів або тріщини балок візків пасажирських вагонів.

8.9. Несправність колії або стрілочних переводів на головних коліях та маршрутах слідування пасажирських поїздів, що виявлені вагоном-колієвимірником, при яких рух поїздів забороняється.

8.10. Злам рейки і елементів стрілочних переводів.

8.11. Приймання і відправлення поїзда за неправильно приготвленим маршрутом.

8.12. Зіткнення пасажирських, вантажних поїздів або іншого рухомого складу з автотранспортними засобами або іншими самохідними машинами на залізничних переїздах з причин порушення вимог правил технічної експлуатації.

9. Порушення — транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, але не закінчилася інцидентом.

До порушень відносяться:

9.1. Неогородження сигналами небезпечного місця для руху поїздів при виконанні робіт.

9.2. Перехід на інші засоби сигналізації і зв'язку для організації руху поїздів на 8 годин і більше через несправність технічних засобів.

9.3. Наявність у колії гостродефектних рейок (в тому числі у накладках).

9.4. Несправність букси або інші технічні несправності вагонів, локомотивів, секцій локомотивів, секцій дизель-поїздів та електросекцій чи неправильні дії причетних працівників, що призвели до відчеплення рухомого складу від поїзда на шляху його прямування.

9.5. Наїзд на сторонні предмети, деталі верхньої будови колії, рухомого складу, візки, лейтери, гальмові **башмаки** тощо.

9.6. Порушення технічних умов навантаження і кріплення вантажу, які не викликали вихід вантажу за встановлений габарит навантаження, але призвели до відчеплення вагона від поїзда на будь-якій станції, крім кінцевої.

9.7. Відмови в роботі електричної централізації, ключової залежності стрілок і сигналів на станціях, автоблокування на перегонах, енергопостачання на станціях і перегонах, несправності контактної мережі, зв'язку, що не усунені протягом 8 годин і більше, а пристроїв на залізничних переїздах протягом 4. годин і більше.

9.8. Виникнення на шляху прямування несправностей локомотива, що спричинили зупинку пасажирського чи вантажного поїзда на перегоні чи станції з вимогою допоміжного локомотива.

9.9. Несправність колії або стрілочних переводів на

головних коліях, що виявлені вагоном-колієвимірником, при яких швидкість руху поїздів обмежена до 15 км/год.

9.10. Несправність колісних пар, що призвела до необхідності їх заміни.

9.11. Невірні дії причетних працівників, що призвели до затримки поїзда.

9.12. Перекриття дозволяючого показання сигналу на заборонне, що викликало проїзд заборонного сигналу на станціях.

9.13. Несвоєчасне закінчення робіт у «вікно», що призвело до затримки поїздів.

9.14. Вихід рухомого складу за граничний стовпчик на станції.

10. Матеріали та висновки комісії з розслідування катастрофи на залізничному транспорті та метрополітенах розглядаються з участю причетних осіб та затверджуються відповідно генеральними директорами Укрзалізниці, Укрпромзалізтрансу, директорами метрополітенів чи їх першими заступниками.

11. Матеріали та висновки комісії з розслідування аварій на залізничному транспорті та метрополітенах розглядаються за участю причетних осіб та затверджуються відповідно заступниками генеральних директорів Укрзалізниці, Укрпромзалізтрансу, директорів метрополітенів, які відповідають за відповідні господарства.

12. Матеріали та висновки комісії з розслідування серйозних інцидентів на залізничному транспорті та метрополітенах розглядаються за участю причетних осіб та затверджуються начальниками Головних управлінь та Управлінь Укрзалізниці, Укрпромзалізтрансу, метрополітенів, з вини яких стався серйозний інцидент.

13. Інциденти та порушення підлягають обліку й аналізу, окремо по господарствах Укрзалізниці, Укрпромзалізтрансу, метрополітенів розслідуються та класифікуються у відповідних структурних підрозділах, службах залізниць, Укрпромзалізтрансу, метрополітенів з розробленням відповідних заходів.

14. Транспортні події при перевезенні небезпечних вантажів ураховуються Головним комерційним управлінням у цілому по Укрзалізниці і окремо по кожній залізниці та по Укрпромзалізтрансу згідно з розподілом вантажів на класи небезпечності.

Начальник Департаменту
безпеки транспорту
та технічної політики

О. Л. ПЕТРАШЕВСЬКИЙ



МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

27 квітня 2001 р.

№ 259

НАКАЗ

Зі внесеними змінами та доповненнями
наказом МТУ від 28.03.2002 р. № 213

**Про затвердження та введення
в дію Інструкції про порядок службо-
вого розслідування транспортних подій
на залізницях України**

З метою підвищення якості розслідування транспортних подій відповідно до Положення про класифікацію транспортних подій у поїзній та маневровій роботі на залізничному транспорті, що загрожують безпеці руху,

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Інструкцію про порядок службового розслідування транспортних подій на залізницях України, що додається (далі Інструкція).

2. Ввести в дію дану Інструкцію з дня підписання наказу.

3. Державній адміністрації залізничного транспорту України (Кірта Г.М.):

3.1. Довести до відома причетних працівників Головних управлінь, управлінь Державної адміністрації залізничного транспорту України та залізниць цей

наказ та встановити постійний контроль за його виконанням.

3.2. Забезпечити друкування в необхідній кількості примірників Інструкції про порядок службового розслідування транспортних подій на залізницях України для вивчення та виконання посадовими особами.

4. З введенням у дію цієї Інструкції вважати таким, що втратив чинність, додаток № 1 до наказу Міністерства транспорту України від 12.07.1999 року № 362 (Інструкція про порядок службового розслідування і обліку порушень безпеки руху в поїзній та маневровій роботі на залізницях України).

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника міністра Момота О.І.

Міністр

Л.М. КОСТЮЧЕНКО

Затверджено наказом
Міністерства транспорту
України
від 27.04.2001 р. № 259

ІНСТРУКЦІЯ

про порядок службового розслідування транспортних подій на залізницях України

1. Загальні положення

1.1. Службове розслідування транспортних подій у поїзній та маневровій роботі (катастроф, аварій, серйозних інцидентів, інцидентів та порушень) залежно від класифікації проводять керівники залізниць, служб залізниць, дирекцій залізничних перевезень, структурних підрозділів залізниць і ревізори з безпеки руху поїздів та автотранспорту.

Для розслідування катастроф і аварій наказом начальника залізниці призначається постійно діюча комісія. До її складу залучаються заступники начальника залізниці по господарствах, заступник начальника залізниці—Головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту залізниці, начальники служб або їх заступники, начальник дирекції залізничних перевезень, Головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниці залізниці, відповідні ревізори з безпеки руху поїздів та автотранспорту залізниці та дільниці залізниці, начальники структурних підрозділів залізниці. Беруть участь у розслідуванні керівники та

фахівці відповідних головних управлінь та управлінь Укрзалізниці.

Очолює розслідування катастроф та аварій начальник залізниці, або особа, яка виконує його обов'язки.

Для розслідування серйозних інцидентів та інцидентів наказом начальника дирекції залізничних перевезень призначається постійно діюча комісія. До її складу залучаються Головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниці залізниці, начальники структурних підрозділів залізниці, ревізори з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниці залізниці. Беруть участь у розслідуванні керівники та фахівці управління залізниці, ревізори з безпеки руху поїздів та автотранспорту залізниці.

Очолює розслідування серйозних інцидентів та інцидентів начальник дирекції залізничних перевезень.

Порушення безпеки руху розслідуються керівниками відповідних структурних підрозділів залізниці за участю ревізорів безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниць залізниці.

Керівники та фахівці Міністерства транспорту України беруть участь у службовому розслідуванні транспортних подій, в яких загинуло двоє і більше людей або травмовано десять і більше людей, з урахуванням загиблих.

Фахівці з Держнаглядохоронпраці України беруть участь у службовому розслідуванні транспортних подій, при яких одночасно травмовано двох і більше, або смертельно травмовано одного і більше працівників залізничного транспорту.

В службовому розслідуванні причин і обставин транспортних подій зобов'язані брати участь як пред-

ставники залізниці, в межах якої сталась транспортна подія, так і представники залізниць і підприємств, працівники яких причетні до цих подій. Повідомлення причетним до транспортної події повинно бути відправлено не пізніше **12-годинного** терміну після її скоєння. Якщо представники залізниці, які причетні до транспортної події, не прибудуть протягом 36 годин з часу повідомлення та не повідомлять у **12-годинний** термін після одержання повідомлення про можливу затримку, то розслідування проводиться без їх участі. Результати та висновки в цьому випадку є обов'язковими для всіх.

Катастрофи та аварії розслідуються залізницями, дирекціями залізничних перевезень, підприємствами та структурними підрозділами залізничного транспорту за місцем їх скоєння, **територіально**.

Транспортні події, що виникли з вини працівників підприємств інших держав, розслідуються **територіально** за місцем їх скоєння згідно з Інструкцією, затвердженою спільним рішенням керівників залізничних адміністрацій **держав—учасниць** Співдружності, й ураховуються окремо господарствами, дирекціями залізничних перевезень, залізницями, управліннями та головними управліннями Укрзалізниці відповідно до **класифікації** події.

Випадки пошкодження технічних засобів сторонніми особами або підприємствами при виконанні робіт без погодження, або випадки пошкодження технічних засобів унаслідок стихійного лиха або крадіжок, що підтверджені відповідними документами, розслідуються та враховуються як інші транспортні події чи інші порушення по господарствах.

Службове розслідування випадків дорожньо-транспортних пригод на залізничних коліях (**ДТП**), при

яких двоє і більше чоловік загинули або троє і більше травмовані, очолює безпосередньо на місці події начальник залізниці чи особа, яка виконує його обов'язки.

Начальник дирекції залізничних перевезень або особа, яка виконує його обов'язки, очолює службове розслідування випадків дорожньо-транспортних пригод на залізничних коліях (**ДТП**), при яких один чоловік загинув або до трьох і більше травмовані. Розслідування випадків дорожньо-транспортних пригод на залізничних коліях з менш тяжкими наслідками очолює заступник начальника дирекції залізничних перевезень.

У розслідуванні зазначених випадків **ДТП** беруть участь керівники причетних служб залізниці відповідних структурних підрозділів, а також ревізори з безпеки руху.

1.2. При службовому розслідуванні повинні бути з'ясовані всі обставини, через які відбулась транспортна подія чи порушення, їх причини, наслідки та виявлені винні в цьому особи. На підставі матеріалів розслідування та проведених одночасно перевірок структурних підрозділів з питань безпеки руху розробляються і здійснюються заходи щодо запобігання та недопущення повторення подібних порушень безпеки руху.

1.3. При **необхідності**, всі **дослідження** та випробування, що пов'язані з розслідуванням причин катастрофи або аварії, проводяться за визначенням і під контролем Головного управління безпеки руху та екології Укрзалізниці. В окремих випадках для цієї роботи можуть залучатися комісія незалежних експертів, наукові організації інших відомств та Національної академії наук України.

1.4. Керівники відповідного структурного підрозділу залізниці, на території якої сталася транспортна подія, несуть відповідальність за збереження дета-

лей верхньої будови колії, рухомого складу та інших предметів, які можуть мати значення при з'ясуванні причин транспортної події, протягом усього періоду службового розслідування та слідства.

Рішення про направлення зазначених матеріальних доказів на дослідження чи випробування і термін їх зберігання приймаються першими керівниками залізниці за погодженням з Головним управлінням безпеки руху та екології і з відповідними органами прокуратури.

1.5. На місці транспортної події у період розслідування вилучаються **швидкостемірна** стрічка локомотива (начальником депо або ревізором з безпеки руху в локомотивному господарстві чи Головним ревізором з безпеки руху дільниці залізниці), натурний лист поїзда, довідка про забезпечення поїзда гальмами, бланки із записом попереджень про обмеження швидкості руху та журнал технічного стану локомотива.

На місці випадку складається схема зруйнованої колії та розташування рухомого складу і вантажу, сліди сходу рухомого складу з рейок із прив'язкою до кілометра та пікетів початку сходу і місця зупинки локомотива та окремих груп вагонів. Проводиться фотографування або **відеозйомка** наслідків випадку, пошкодження колії, рухомого складу, вантажу, знайдених на колії сторонніх предметів або деталей рухомого складу, деформованих та зламаних деталей, перекритих кранів тощо. Складаються акти огляду місця сходу, технічного стану рухомого складу, колії, **контактної** мережі, пристроїв СЦБ, зв'язку та інших пристроїв, що мають значення при встановленні причин порушення безпеки руху (зазначені акти підписуються керівниками причетних підрозділів залізниці,

які першими прибули на місце випадку). Також складаються акти огляду головної та хвостової частин поїзда, які не сходили з рейок, із зазначенням включення автогальм та положенням режимів у повітро-розподільниках. Відбираються письмові (у необхідних випадках і аудіозаписи) пояснення від осіб, причетних до скоєної події, а також відомості від інших працівників та свідків, що можуть бути використані для встановлення причин порушення безпеки руху. Встановлюються та фіксуються погодні умови в момент порушення безпеки руху.

Відповідальність за проведення операцій, що входять у процес розслідування, несуть головні ревізори з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці та залізниці.

1.6. Додаткове пошкодження рухомого складу та вантажів при відбудовних роботах, викликане необхідністю найшвидшого відновлення руху, може бути допущене лише з дозволу начальника залізниці. Про одержання цього дозволу повідомляється Головне управління безпеки руху поїздів та екології Укрзалізниці.

Збитки від пожеж при транспортних подіях ураховуються в загальних збитках.

1.7. Відповідальність за збереження деталей, предметів з місця події, об'єктивність розслідування і правильність класифікації транспортних подій, своєчасне і повне оформлення матеріалів розслідування і подання їх у визначений термін в управління залізниці несе керівник структурного підрозділу, начальник дирекції залізничних перевезень та Головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці.

2. Дії працівників, які беруть участь у службовому розслідуванні транспортних подій

2.1. Передача інформації про транспортні події і наступні дії працівників, які беруть участь в організації їх службового розслідування, здійснюються у відповідності з окремим наказом Укрзалізниці та Інструкцією з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України.

2.2. Про випадки транспортних подій зі значною перервою в русі поїздів або втратою вантажу начальник залізниці доповідає Генеральному директору Укрзалізниці негайно.

Про загибель і травмування пасажирів при транспортних подіях начальник залізниці, дирекції залізничних перевезень сповіщає Головне пасажирське управління Укрзалізниці із зазначенням прізвищ потерпілих пасажирів, місця їх проживання, роботи і про надання необхідної допомоги. Про всі ці випадки Головне пасажирське управління веде відповідну щорічну звітність.

Про транспортні події заступник начальника залізниці—**Головний** ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту в установленому порядку доповідає в Головне **управління** безпеки руху та екології Укрзалізниці (оперативно — по телефону, письмово — у **12-годинний** термін).

2.3. Не пізніше як через 24 години з моменту катастрофи або аварії начальник дирекції залізничних перевезень, Головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці та прокурор спільно повідомляють телеграмою про обставини катастрофи або аварії Головне управління без-

пеки руху та екології Укрзалізниці, начальника залізниці, органи прокуратури України.

2.4. Укрзалізниця про допущені випадки транспортних подій зі значною перервою в русі поїздів або втратою - вантажу, згідно із встановленим порядком, надсилає повідомлення в Міністерство транспорту.

3. Порядок оформлення результатів службового розслідування

3.1. Після з'ясування причин катастрофи або аварії, визначення винних працівників і встановлення ступеня пошкодження колії, споруд і рухомого складу, але не пізніше як через 48 годин з моменту випадку, начальником дирекції залізничних перевезень складається акт службового розслідування форми **РБУ-1** у восьми примірниках. Зазначений акт затверджується начальником залізниці.

3.2. Начальник дирекції залізничних перевезень і начальник залізниці відповідно у 9-денний і **12-денний** термін після катастрофи або аварії повинні розробити заходи щодо попередження та недопущення подібних випадків і оформити матеріали службового розслідування.

3.3. Порядок оформлення матеріалів службового розслідування катастрофи або аварії на залізниці й подальшої роботи з ними у відповідних головних управліннях Укрзалізниці визначається Головним управлінням безпеки руху та екології Укрзалізниці.

По одному примірнику матеріалу службового розслідування катастрофи або аварії направляються в прокуратуру, Головне управління безпеки руху та екології Укрзалізниці, відповідне Головне управління

Укрзалізниці, Міністерство транспорту України та апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці та у відповідну службу управління залізниці. По одному примірнику залишається в дирекції залізничних перевезень та в структурному підрозділі, працівники якого допустили катастрофу або аварію. Перший примірник матеріалів службового розслідування направляється в прокуратуру.

Документи та послідовність їх розміщення в матеріалах службового розслідування повинні відповідати переліку (додається).

3.4. Начальник Головного управління Укрзалізниці, в господарстві якого трапилася катастрофа або аварія, не пізніше **15-денного** терміну готує її розгляд за участю ревізорів Головного управління безпеки руху та екології Укрзалізниці і за висновками цього розгляду — протокол, інформаційну телеграму, наказ та додаткові заходи з ліквідації і попередження причин, що викликали випадок.

Матеріал службового розслідування катастрофи або аварії, що трапилася не з вини працівників залізниць, структурних підрозділів, організацій і підприємств залізничного транспорту, Головним управлінням безпеки руху та екології Укрзалізниці направляється у відповідні міністерства та відомства для вжиття ними подальших заходів щодо недопущення подібних порушень.

3.5. Начальник залізниці у тримісячний термін після катастрофи або аварії повинен надати інформацію про виконання розроблених на залізниці заходів за результатами розслідування катастрофи або аварії відповідному главку і Головному **управлінню**

безпеки руху та екології Укрзалізниці та Міністерству транспорту.

3.6. При розслідуванні серйозних інцидентів, інцидентів та порушень у поїзній і маневровій роботах особи, які проводили розслідування, не пізніше 48 годин з моменту їх скоєння складають акт форми **РБУ-3** у трьох примірниках за підписом членів комісії, які проводили службове розслідування.

Один примірник цього акта повинен знаходитись у начальника структурного підрозділу, працівники якого допустили інцидент чи порушення, другий — передається в апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці, третій — зберігається у відповідній службі управління залізниці.

Якщо винуватцями випадку інциденту чи порушення є працівники заводу чи структурного підрозділу іншої залізниці, то додаткові примірники акта разом з іншими матеріалами розслідування надсилаються на цей завод, структурний підрозділ, відповідну службу залізниці та в апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці.

3.7. Усі випадки транспортних подій розглядаються на підприємстві чи структурному підрозділі. Розгляд і оформлення матеріалів на підприємстві чи структурному підрозділі мають бути закінченими не пізніше **3-денного** терміну.

Обставини транспортних подій, що розслідуються начальником дирекції залізничних перевезень у 7-денний термін, мають бути розглянуті ним особисто або особою, яка виконує його обов'язки.

3.8. Матеріали службового розслідування інцидентів та порушень готує структурний підрозділ, своєчасність

розслідування і повноту матеріалів розслідування контролює відповідна служба залізниці та Головний ревізор з безпеки руху дільниці залізниці.

Матеріали розслідування серйозних інцидентів незалежно від наслідків готуються до розгляду у 10-денний термін з моменту скоєння відповідною службою управління залізниці й розглядаються заступником начальника залізниці по відповідному господарству з викликом причетних працівників. Своєчасність розслідування і повноту матеріалів контролює Головний ревізор з безпеки руху залізниці.

Технічний висновок щодо причин транспортних подій відповідно класифікації готується за двома підписами: катастрофи та аварії за підписами заступника начальника залізниці—Головного ревізора з безпеки руху та автотранспорту і начальника відповідної служби; серйозного інциденту — Головного ревізора з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниці та начальника або заступника начальника відповідної служби; інциденту та порушення — ревізора з безпеки руху поїздів та автотранспорту по господарству дільниці й начальника відповідного структурного підрозділу залізниці.

У головних управліннях Укрзалізниці у 15-денний термін розглядаються серйозні інциденти та інцидент 8.8 згідно з Положенням про класифікацію транспортних подій та порушень у поїзній і маневровій роботі на залізничному транспорті, що загрожують безпеці руху, а саме: злам бокової ферми кузова вантажного вагона, колісної пари або її елементів, боковини візка рухомого складу, **надресорної** чи хребтової балок пасажирських та вантажних вагонів або тріщини балок візків пасажирських вагонів.

За висновками оперативної наради в Головному управлінні складається протокол, інформаційна телеграма, наказ і додаткові заходи щодо недопущення подібних порушень безпеки руху.

3.9. Матеріали службового розслідування зберігаються:

3.9.1. Про катастрофи та аварії — у Головному управлінні безпеки руху та екології і у відповідному Головному управлінні Укрзалізниці, в апараті Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці, у відповідній службі, в апараті Головного ревізора з **безпеки** руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці та відповідному структурному підрозділу залізниці.

Термін зберігання матеріалів службового розслідування наступний:

— якщо немає загиблих або травмованих людей, — 5 років;

— якщо загинули і травмовані пасажирів, — 10 років;

— якщо загинули або травмовані працівники залізничного транспорту, — 45 років.

Матеріали службового розслідування передаються до архіву у відповідності зі встановленим порядком.

3.9.2. Про інциденти та порушення — у структурному підрозділі, апараті Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці та у відповідній службі управління залізниці. Термін зберігання цих матеріалів службового розслідування 5 років.

4. Розслідування випадків транспортних подій, що трапилися на під'їзних коліях промислових підприємств з вини працівників залізниць, проводиться в порядку, встановленому цією Інструкцією. Транспортні події, які допущені на коліях залізниць

України з вини працівників під'їзних колій, розслідуються окремо і у звітність за формою РБ-2 не включаються.

В розслідуванні транспортних подій з рухомим складом залізниці, що трапилися на під'їзних коліях промислових підприємств чи коліях промислового залізничного транспорту з вини працівників підприємств та організацій — власників під'їзних колій, повинні брати участь ревізори з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці, начальник станції та інші працівники за вказівкою начальника дирекції залізничних перевезень.

Розслідування та облік транспортних подій, що трапилися на коліях шириною 1435 мм та 750 мм проводиться згідно з порядком, встановленим цією Інструкцією.

Заступники начальників залізниць — головні ревізори з безпеки руху поїздів і автотранспорту зобов'язані сповістити в Головне управління безпеки руху та екології Укрзалізниці про рішення судових органів щодо випадків катастроф та аварій у триденний термін після одержання рішення суду.

5. Порядок звітності по всіх випадках порушення безпеки руху встановлюється Укрзалізницею.

Начальник Головного управління
безпеки руху та екології
Укрзалізниці

О.Й. СОКОЛОВ

Додаток

до Інструкції про порядок
службового розслідування
транспортних подій на
залізницях України

ПЕРЕЛІК

документів та послідовність їх розміщення в матеріалах службового розслідування транспортних подій

1. Опис матеріалів у папці для справ.
2. Адресна телеграма про допущену катастрофу, аварію.
3. Акт службового розслідування ф. РБУ-1 (РБУ-3).
4. Технічний висновок щодо причини транспортної події.
5. Протоколи оперативних нарад при начальниках причетних структурних підрозділів.
6. Накази начальників причетних структурних підрозділів.
7. Заходи причетних структурних підрозділів.
8. Протокол оперативної наради при начальнику дирекції залізничних перевезень.
9. Наказ начальника дирекції залізничних перевезень.

10. Протокол та наказ начальника причетної служби залізниці.

11. Протокол оперативної наради при начальнику залізниці.

12. Наказ начальника залізниці.

13. Заходи залізниць, на якій і з вини якої трапилась подія.

14. Схема зруйнованої колії і розміщення рухомого складу, а також перелік і розміщення предметів (деталей), вилучених з місця події у зв'язку з відбудовними роботами, фотознімки загального вигляду місця транспортної події, пошкодженої колії і рухомого складу, окремих їх вузлів та деталей, або фотознімки сторонніх предметів, неправильно завантажених (вивантажених) вагонів, ескізи зламаних деталей (якщо вони є) із зазначенням вад, дефектів, тріщин та інше, що мають значення при розслідуванні події.

15. Акти огляду і обміру колії та стрілочних переводів, вагонів, споруд і пристроїв, тягового рухомого складу й інших технічних засобів із зазначенням відхилень від норм їх утримання і пошкодження в результаті транспортної події.

16. Акт контрольної перевірки роботи автогальм вагонів, що залишились.

17. Акти стану і роботи технічних засобів безпеки руху (ДИСК, ПОНАБ, АЛСН, СЦБ, радіозв'язок та інші), що мають відношення до транспортної події.

18. Натурний лист поїзда.

19. Ксерокопія швидкостемірної стрічки поїзда, що зазнав транспортної події, і результати її розшиф-

рування (із зазначенням місця, де зберігається оригінал стрічки).

20. Довідка ВУ-45 про забезпечення поїзда, який зазнав транспортної події, автогальмами.

21. Попередження про обмеження швидкості.

22. Підсумки проведених експериментів, розрахунки, висновки і дослідження експертних комісій, інститутів (якщо проводилися).

23. Викопіювання з графіка виконаного руху ділянки, на якій допущена транспортна подія, яка засвідчена начальником відділу перевезень, дані про затримки поїздів.

24. Витяг з журналів ВУ-100, ДУ-2, (ДУ-3), ДУ-46, ТУ-152, з журналів диспетчерських розпоряджень, технічно-розпорядчих актів станцій, журналів огляду колії і стрілочних переводів, інших технічних засобів та з книги ревізорських вказівок у частині, що стосується причин транспортної події, що трапилась.

25. План і профіль колії місця транспортної події, довідки про результати останньої перевірки колії колієвимірвальними і дефектоскопними засобами з наданням стрічок по перевірці колії вагоном-колієвимірвачем, а також копії записів з журналів ПУ-28 і ПУ-29 про результати натурних перевірок колії та інше.

26. Копії місцевих інструкцій (при необхідності).

27. Копії накладних і дорожніх відомостей (для транспортних подій з вантажними поїздами).

28. Метеорологічна довідка.

29. Акти про пошкодження рухомого складу.

30. Якщо тяговий рухомий склад чи вагони отримали під час ліквідації наслідків додаткові пошкодження, які викликали необхідність виключення їх з інвентарю, до справи про подію додаються відповідні акти і накази начальника залізниці про дозвіл такого пошкодження для прискорення відкриття руху.

Для вагонів у цьому випадку оформляється додаток до акта ф. ВУ-25 з доданням фотознімків безпосередньо після сходу або зіткнення та окремо з фіксацією додатково пошкоджених місць і вузлів під час проведення відбудовних робіт, а для тягового рухомого складу — акт довільної форми із зазначенням додаткових пошкоджень і доданням аналогічних фотознімків. Указані акти підписуються відповідно начальником вагонного або локомотивного депо, Головним ревізором з безпеки руху поїздів та автотранспорту залізниці і начальником відбудовного поїзда.

31. Довідка про пошкодження вантажів.

32. Довідка про збитки від втрати вантажу і пошкодження технічних засобів рухомого складу, колії, СЦБ, контактної мережі, а також про витрати на ліквідацію наслідків.

33. Довідка про **Витрати** на відновлення колії, СЦБ, контактної мережі.

34. Довідка про загальні матеріальні збитки.

35. Список потерпілих з попереднім діагнозом і зазначенням їх домашньої адреси, місця роботи і громадянства.

36. Документи, які характеризують осіб, причетних до транспортної події: пояснення, **характеристи-**

ки, дані про режим праці й відпочинку, про результати останніх іспитів щодо знання ПТЕ і посадових інструкцій, а також висновки про медичний огляд безпосередніх винуватців, необхідність в яких визначається у кожному конкретному випадку.

Примітка:

1. Всі документи надаються у першій примірник матеріалу в оригіналі, в інші примірники ксерокопії, які затверджуються Головним ревізором з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниці залізниці.

2. При необхідності в матеріали розслідування додаються:

2.1. Результати проведених експериментів.

2.2. Регламент переговорів.

2.3. Інші документи, які мають відношення до транспортної події.



МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

УКРЗАЛІЗНИЦЯ

20 квітня 2001 р.

№ 228-Ц

НАКАЗ

Зі внесеними змінами та доповненнями наказом
Укрзалізниці від 04.04.2002 р. № 167-Ц

**Про затвердження та введення в дію
Інструктивних вказівок про порядок
обліку і звітності транспортних подій
та порушень у поїзній та маневровій
роботі на залізничному транспорті**

В зв'язку з введенням у дію Положення про класифікацію транспортних подій на залізницях України

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити та ввести в дію з дня підписання Інструктивні вказівки про порядок обліку і звітності транспортних подій у поїзній та маневровій роботі на залізничному транспорті (далі Інструктивні вказівки), що додаються.

2. Начальникам Головних управлінь, управлінь Укрзалізниці, начальникам залізниць забезпечити вивчення та виконання Інструктивних вказівок причетними посадовими особами.

3. Начальникам залізниць забезпечити друкування в необхідній кількості примірників Інструктивних вказівок та надати їх службам, дирекціям залізничних перевезень, станціям, структурним підрозділам залізниці та апаратам головних ревізорів з безпеки руху і автотранспорту залізниць та дільниць залізниць.

4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на начальника Головного управління безпеки руху та екології Соколова О.Й.

Генеральний директор -
Укрзалізниці

Г.М. КІРПА

Затверджено
наказом Укрзалізниці
від 20.04.2001 р. № 228-Ц

ІНСТРУКТИВНІ ВКАЗІВКИ
про порядок обліку і звітності транспортних подій
та порушень у поїзній та маневровій роботі
на залізницях України

1. Обліку підлягають катастрофи, аварії, серйозні інциденти, інциденти та порушення у поїзній та маневровій роботі на залізничному транспорті України, інших підприємствах та об'єднаннях, що підпорядковані Укрзалізниці відповідно до "Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті та метрополітенах України" (згідно з наказом МТУ від 22.03.2002 р. № 196) (далі — Положення про класифікацію).

2. Основним документом для обліку катастроф та аварій є перший примірник акта службового розслідування форми **РБУ-1**, затверджений начальником залізниці, **директором** (начальником) відповідного об'єднання (підприємства), що підпорядковані Укрзалізниці. На основі акта форми РБУ-1 у апараті безпеки руху залізниці облікова картка складається у двох примірниках форми РБУ-6, один примірник якої зберігається в апараті Головного ревізора з безпеки руху поїздів та автотранспорту залізниці, а другий примірник надсилається в Головне управління безпеки руху та екології Укрзалізниці.

3. Основним документом для обліку серйозних інцидентів, інцидентів та порушень у поїзній і маневровій роботі є перший примірник акта службового розслідування форми **РБУ-3**.

На основі акта форми РБУ-3 та матеріалів службового розслідування у структурних підрозділах, дирекціях залізничних перевезень, службах управлінь залізниць, апаратах Головного ревізора з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниць залізниць та об'єднань, що підпорядковані Укрзалізниці, всі серйозні інциденти, інциденти та порушення заносяться до книги форми РБУ-7.

Ревізори з безпеки руху поїздів по господарствах залізниць ведуть окремо облік серйозних інцидентів, інцидентів та порушень по структурних підрозділах, з вини яких вони були скоєні, та причин згідно з Положенням про класифікацію.

Такий же облік серйозних інцидентів, інцидентів та порушень ведеться в головних управліннях і управліннях Укрзалізниці.

4. У господарствах: перевезень, вагонному, колійному, сигналізації і зв'язку, електропостачання транспортні події враховуються за місцем скоєння. Звіт про ці інциденти складається за формою РБ-2.

При територіальному врахуванні транспортних подій обов'язково в обліку проводиться розподіл за заводами, структурними підрозділами і службами залізниць Укрзалізниці, з вини чийх працівників вони трапилися.

Випадки серйозних інцидентів, інцидентів і порушень, що сталися з вини господарств інших залізниць, а саме: пасажирського, локомотивного та ко-

мерційного на даній залізниці структурними підприємствами, службами та ревізорськими апаратами залізниць і ревізорських дільниць залізниць ураховуються в Книзі обліку транспортних подій форми РБУ-7а і у звітність за формою РБ-2 не включаються, при цьому Головний ревізор залізниці надає телеграму в адрес УРБ і РБ залізниці, з вини якої сталася транспортна подія, про надіслання матеріалів розслідування і прийняття до обліку; копію відповідному Главку і ЦРБ.

5. Катастрофи, аварії, серйозні інциденти, інциденти та порушення, причинами яких є порушення нормативних актів з боку працівників декількох господарств, беруться до обліку службою у господарстві, де допущена основна причина, з якої сталася транспортна подія. Це встановлюється в ході розслідування та затверджується оперативною нарадою при керівникові, який очолює розслідування.

Якщо внаслідок серйозних інцидентів, інцидентів чи порушень допущено випадки загибелі або травмування працівників залізничного транспорту, то такі випадки розслідуються і ураховуються як нещасні випадки на підприємстві.

6. Транспортні події, скоєні через невиконання працівником обов'язків, покладених на нього в порядку суміщення професій, ураховуються господарством, працівник якого суміщує професії.

7. Зіткнення поїздів і рухомого складу з автотранспортними засобами або іншими самохідними машинами, допущені з причини порушення Правил дорожнього руху водіями, підлягають обліку як дорож-

ньо-транспортні пригоди з повідомленням про них у Головне управління безпеки руху та екології в установленому порядку.

Зіткнення поїздів і рухомого складу з автотранспортними засобами або іншими самохідними машинами, допущені з причини порушення працівником залізничного транспорту ПТЕ та інших нормативних актів з безпеки руху поїздів, беруться до обліку як відповідні транспортні події (згідно з Положенням про класифікацію) службою, з вини працівника якої вони були скоєні.

8. Транспортні події, допущені працівниками залізниць на під'їзних коліях підприємств та організацій, розслідуються і враховуються структурними підрозділами, з вини працівників яких вони скоєні.

9. Транспортні події, допущені на коліях мережі залізниць України з вини працівників під'їзних колій, що не підпорядковані залізниці, ураховуються окремо і в звітність за формою РБ-2 не включаються.

10. Транспортні події, допущені працівниками станцій при виконанні робіт, що входять до компетенції господарств перевезень, пасажирської та комерційної роботи, враховуються на залізницях відповідною службою, а в Укрзалізниці — відповідним головним управлінням.

11. Транспортні події, які допущені з вантажно-пасажирськими, поштово-багажними та людськими поїздами, розслідуються і беруться до обліку, як транспортні події з пасажирськими поїздами.

19. Порядок повідомлення про транспортні події на залізничному транспорті України встановлює Укрзалізниця.

20. Документи з безпеки руху здаються до архіву згідно відповідних вказівок Укрзалізниці та управлінь залізниць.

Начальник Головного управління
безпеки руху та екології
Укрзалізниці

О.Й.СОКОЛОВ

КОМЕНТАРІ ДО ІНЦИДЕНТІВ І ПОРУШЕНЬ У ПОЇЗНІЙ ТА МАНЕВРОВІЙ РОБОТІ

Зіткнення рухомого складу (п. 7.1, 8.1)

Зіткненнями рухомого складу з іншими рухомими складами на перегонах і станціях, а також при маневрах, екіпіруванні та інших переміщеннях вважаються випадки співударяння рухомого складу з іншим рухомим складом чи механічним самохідним засобом, у результаті якого відбулося пошкодження рухомого складу в обсязі технічного обслуговування з відчепленням або більш складнішого виду ремонту.

Зіткнення рухомого складу, що відбулися внаслідок незадовільного утримання верхньої будови колій **підгірочНИХ** парків, покладаються на колійне господарство.

Приймання поїзда на зайняту колію (п. 7.2)

До цього серйозного інциденту в поїзній роботі відносяться випадки, коли при закритому (відкритому) вхідному, маршрутному світлофорі (семафорі) або запрошувальному сигналі чи одержанні машиністом дозволу **ДЛЯ** прямування на станцію порядком, встановленим Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи, поїзд проїхав хоча б частиною локомотива або іншої рухомої одиниці вхідний, маршрутний світлофор (семафор), запрошувальний сигнал або сигнальний знак "Межа станції" в разі маршруту, приготовленого на колію, зайняту рухомим складом, за

виключенням випадків, передбачених пунктом 10.36 цієї ж Інструкції.

Якщо в результаті приймання поїзда на зайняту колію допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Відправлення поїзда на зайнятий перегін (п. 7.3)

До цього серйозного інциденту в поїзній роботі відноситься випадок, коли при закритому (відкритому) вихідному, маршрутному світлофорі (семафорі) або запрошувальному сигналі чи одержанні машиністом дозволу на зайняття перегону (блок-ділянки) порядком, встановленим Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи, поїзд відправився (або прослідував без зупинки) й проїхав вихідний, маршрутний або запрошувальний сигнал (а при відсутності сигналу — граничний стовпчик) хоча б частиною локомотива або іншої рухомої одиниці в той час, як розташований попереду перегін (блок-ділянка) зайняті рухомим складом, за винятком випадків, передбачених розділами 7 і 9 цієї ж Інструкції.

Якщо в результаті відправлення поїзда на зайнятий перегін допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Приймання поїзда за неготовим

(неправильно приготовленим) маршрутом (п. 7.4, 8.11)

До цього серйозного інциденту в поїзній роботі відноситься випадок, коли при закритому (відкритому) вхідному, маршрутному світлофорі (семафорі) або запрошувальному сигналі чи при одержанні машиністом дозволу для прямування на станцію порядком, встановленим Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи, поїзд проїхав хоча б частиною локомотива або іншої рухомої одиниці вхідний, маршрутний світлофор (семафор), запрошувальний сигнал або сигнальний знак "Межа станції" при неготовому (неправильно приготовленому) маршруті, або коли для поїзда з електричною тягою приготовлено маршрут на неелектрифіковану колію, по неелектрифікованому стрілочному з'їзду, на колію з іншим родом струму чи зі знятою напругою в контактній мережі, а також, коли пасажирський поїзд прийнято на неспеціалізовану колію без реєстрованого наказу поїзного диспетчера.

Якщо в результаті приймання поїзда за неготовим (неправильно приготовленим) маршрутом допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Відправлення поїзда за неготовим

(неправильно приготовленим) маршрутом (п. 7.4, 8.11)

До цього серйозного інциденту в поїзній роботі відносять випадок, коли при закритому (відкритому)

вихідному, маршрутному світлофорі (семафорі) або запрошувальному сигналі чи при одержанні машиністом дозволу на зайняття перегону — поїзд відправився (або **прослідував** без зупинки) і проїхав вихідний, маршрутний або запрошувальний сигнал даної колії (а при відсутності сигналу — граничний стовпчик) хоча б частиною локомотива або іншої рухомої одиниці при неготовому (неправильно приготовленому) маршруті, що веде на вільний перегін (**блок-ділянку**), або коли для поїзда з електричною тягою приготовлено маршрут на неелектрифіковану колію, по неелектрифікованому стрілочному з'їзду, на колію з іншим родом струму чи зі знятою напругою в контактній мережі, а також, коли пасажирський поїзд відправлено на станцію, що не передбачена графіком руху чи розкладом руху пасажирських поїздів без реєстрованого наказу поїзного диспетчера.

Якщо в результаті відправлення поїзда за неготовим (неправильно приготовленим) маршрутом допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то даний випадок **класифікується** залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Проїзд заборонного сигналу, граничного стовпчика або сигнального знака "Межа станції" (п. 7.5)

До цього серйозного інциденту в поїзній і маневровій роботі відносяться всі випадки проїзду хоча б частиною локомотива або іншої рухомої одиниці за-

боронного сигналу, граничного стовпчика або сигнального знака "Межа станції".

Якщо в результаті проїзду допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Переведення стрілки під поїздом (п. 7.6)

До цього серйозного інциденту в поїзній роботі належать усі випадки переведення стрілки або рухомого сердечника хрестовини під поїздом.

Якщо в результаті переведення стрілки або рухомого сердечника хрестовини під поїздом допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Вихід рухомого складу на маршрут приймання (відправлення) поїзда, на перегін (п. 7.7)

До цього серйозного інциденту в поїзній і маневровій роботі належать випадки виходу рухомого складу на маршрут приймання (відправлення) поїзда або на перегін, зі станції на під'їзну колію і з під'їзної колії або перегону на станцію.

Випадки виходу рухомого складу за граничний стовпчик на станції чи під'їзній колії, а також випадки виходу його в призму тупикової колії відносяться до порушень (п. 8.14).

Виходом вважаються випадки як самовільного, так

і несамовільного виходу рухомого складу (в результаті розпуску з сортувальних гірок по вільних коліях, засосування поштовхів, впливу сили вітру тощо).

Якщо в результаті виходу рухомого складу на маршрут приймання (відправлення) поїзда допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то такий випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Відправлення поїзда з перекритими кінцевими кранами (п. 7.8)

До цього серйозного інциденту в поїзній роботі відносяться всі випадки відправлення поїзда з перекритими кінцевими кранами в будь-якій його частині.

Якщо в результаті відправлення поїзда з перекритими кінцевими кранами допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Поява на польовому або локомотивному світлофорі дозволяючого показання сигналу замість заборонного або поява більш дозволяючого показання сигналу (п. 7.9)

До цього серйозного інциденту в поїзній роботі належить:

— поява на світлофорі замість червоного вогню жовтого, жовтого з зеленим або зеленого вогню чи замість синього вогню на маневровому сигналі — білого вогню;

— поява на світлофорі замість жовтого вогню — жовтого з зеленим чи зеленого вогню, або замість жовтого з зеленим — зеленого вогню.

При пропуску поїздів по неправильним коліям і коліям, які обладнані пристроями АЛСН без польових світлофорів:

— поява на локомотивному світлофорі замість червоного з жовтим вогнем — жовтого чи зеленого вогню;

— поява на локомотивному світлофорі замість жовтого — зеленого вогню.

Якщо в результаті появи на польовому або локомотивному світлофорі дозволяючого показання сигналу замість заборонного або в результаті появи більш дозволяючого показання сигналу допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Розвалювання вантажу під час руху з порушенням габариту навантаження (п. 7.10)

До цього інциденту в поїзній роботі належать усі випадки зміщення вантажу, розворот його, розладнання кріплення та інше внаслідок порушення технічних умов навантаження та несправності рухомого складу, що викликали вихід вантажу за встановлений габарит навантаження, падіння вантажу або його частин на колію.

Випадки порушення технічних умов навантаження і кріплення вантажу, які не викликали вихід його за встановлений габарит навантаження, а також випадки

висипання і витікання вантажу, що призвели до відчеплення вагона від поїзда на будь-якій станції, крім кінцевої, відносяться до порушень (п. 8.6).

Якщо в результаті розвалювання вантажу під час руху допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки в пасажирському поїзді між вагонами (п. 7.11)

До цього серйозного інциденту в поїзній роботі відносяться випадки саморозчеплення, розриву автозчепу або гвинтової стяжки між вагонами у пасажирському поїзді.

При обриві головки автозчепу рухомого складу, в результаті якого в зламі виявлені дефекти (раковини, пори, спай, термічні тріщини, неметалеві включення тощо), що зменшують площу поперечного перерізу до 10 %, випадок зараховується за працівниками локомотивного господарства, якщо 10 % і більше — за працівниками вагонного господарства.

В усіх випадках повинні бути складені донесення установленної форми.

Якщо в результаті саморозчеплення, розриву автозчепу або гвинтової стяжки в пасажирському поїзді допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Падіння деталей рухомого складу пасажирського поїзда на колію (п. 7.12)

До цього серйозного інциденту в поїзній роботі відносяться усі випадки падіння деталей рухомого складу пасажирського поїзда (вагонів і локомотива) на колію чи волочіння їх за рухомим складом.

Якщо в результаті падіння деталей рухомого складу пасажирського поїзда (вагонів і локомотива) на колії допущено інші тяжчі наслідки, що відносяться до більш серйозних інцидентів чи залізничних подій, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Зіткнення чи сходи рухомого складу під час виконання маневрової роботи (п. 8.1)

До цього інциденту в маневровій роботі відносяться всі випадки зіткнення чи сходів рухомого складу під час виконання маневрової роботи.

Якщо в результаті зіткнення чи сходу під час виконання маневрової роботи допущено інші тяжчі наслідки, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Сходи в господарських поїздах при виконанні ними робіт на перегоні чи станції беруться до обліку як схід рухомого складу під час виконання маневрової роботи. Сходи в господарських поїздах при слідуванні до місця робіт чи з місця робіт вважати сходом у поїзді.

Переведення стрілки під маневровим складом (п. 8.2)

До цього інциденту в маневровій роботі відносяться всі випадки переведення стрілки або рухомого сердечника хрестовини під маневровим складом.

Якщо в **результаті** переведення стрілки під маневровим складом допущено інші тяжчі наслідки, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки у вантажному поїзді (п. 8.3)

До цього інциденту в поїзній роботі відносяться випадки саморозчеплення, розриву автозчепу або гвинтової стяжки між вагонами у вантажному поїзді.

При обриві головки автозчепу рухомого складу, в результаті якого в зламі виявлені дефекти (раковини, пори, спай, термічні тріщини, неметалеві включення тощо), що зменшують площу поперечного перерізу до 10 %, випадок зараховується за працівниками локомотивного господарства, якщо 10 % і більше — за працівниками вагоного господарства.

В усіх випадках повинні бути складені донесення установленної форми.

Якщо в результаті саморозчеплення, розриву автозчепу або гвинтової стяжки у вантажному поїзді допущено інші тяжчі наслідки, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Розріз стрілки (рухомого сердечника хрестовини) (п. 8.4)

До цього інциденту в поїзній і маневровій роботі відносяться випадки відтискування гостряків стрілки (рухомого сердечника хрестовини) рухомим складом.

Якщо в результаті розрізу стрілки допущено схід рухомого складу або інші більш тяжчі наслідки, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Поява несправності локомотива, моторвагонного рухомого складу або спеціального рухомого складу, вагонів, несправності колії, пристроїв СЦБ і зв'язку, контактної мережі, електропостачання, які призвели до затримки поїзда на перегоні чи станції на 1 годину і більше понад графіковий час (п. 8.5)

(за винятком заміни гостродефектних рейок)

До цих інцидентів у поїзній роботі належать:

— несправності локомотивів, моторвагонного рухомого складу, спеціального рухомого складу, вагонів, несправності колії і стрілочних переводів, пристроїв СЦБ і зв'язку, контактної мережі і електропостачання, які призвели до затримки поїзда на перегоні чи станції (перегонах чи станціях) на 1 годину і більше понад графіковий час (за винятком заміни гостродефектних рейок).

При затримці ряду поїздів на одну годину і більше до обліку береться затримка першого поїзда, з цих поїздів, який затриманий на одну годину більше.

Час затримки поїзда через технічну несправність вагонів складається з часу затримок його на перегонах

і станціях у межах дільниці обслуговування працівниками ПТО.

Час затримки поїзда через технічну несправність локомотива (моторвагонного рухомого складу) складається з часу затримок його на перегонах і станціях у межах дільниці обороту локомотивних бригад.

Зменшення загального часу затримок поїзда на зазначених дільницях через його нагін при визначенні інцидентів не враховується.

Не вважаються інцидентами випадки затримок поїздів внаслідок несприятливих кліматичних умов та стихійних природних явищ, випадки затримок вантажних поїздів внаслідок пропускання пасажирських поїздів, що запізнюються.

Падіння деталей рухомого складу вантажного поїзда на колію (п. 8.6)

До цього інциденту в поїзній роботі відносяться всі випадки падіння деталей рухомого складу вантажного та господарського поїздів (вагонів чи локомотива) на колію чи автозчеп або волочіння їх за рухомим складом.

Якщо в результаті падіння деталей рухомого складу вантажного поїзда (вагонів чи локомотива) на колію допущено інші тяжчі наслідки, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Заміна колісної пари на шляху прямування пасажирського поїзда, що призвела до затримки пасажирського поїзда понад 2 години (п. 8.7)

До цього інциденту в поїзній роботі відносяться усі випадки заміни колісної пари на шляху прямуван-

ня пасажирського поїзда з будь-якої причини, що призвели до затримки його понад 2 години в порівнянні з графіковим часом, та випадки відчеплення вагона від пасажирського поїзда з пересадженням пасажирів у інші вагони, що призвели до затримки поїзда терміном менше 2 годин в порівнянні з графіковим часом.

Цей інцидент ураховується за тим господарством, працівники якого допустили найбільш вагоме порушення графіка технологічного процесу виконання цієї роботи.

Злам бокової ферми кузова вантажного вагона, колісної пари або її елементів, боковини візка рухомого складу, надресорної чи хребтової балок пасажирських і вантажних вагонів або тріщин балок пасажирських вагонів (п. 8.8)

До цього виду інцидентів у поїзній роботі відносяться усі випадки відчеплення локомотивів, пасажирських і вантажних вагонів від поїздів через указані несправності рухомого складу.

Якщо в результаті зламу бокової ферми кузова вантажного вагона, колісної пари або її елементів, боковини візка рухомого складу, надресорної чи хребтової балок пасажирських і вантажних вагонів або тріщин балок візків пасажирських вагонів допущено інші тяжчі наслідки, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Несправність колії або стрілочних переводів на головних коліях та маршрутах слідування пасажирських поїздів, що виявлені вагоном-колієвимірювачем, при яких рух поїздів забороняється (п. 8.9)

До цього інциденту в поїзній роботі відносяться усі випадки кожної несправності колії або стрілочних переводів на головних коліях та коліях, призначених для приймання, відправлення і пропускання пасажирських поїздів, що виявлені вагоном-колієвимірювачем, при яких рух поїздів забороняється.

Якщо ділянка колії, на якій рух поїздів забороняється, продовжується на сусідній дистанції колії, то випадок інциденту враховується і за сусідньою дистанцією колії.

Злам рейки і елементів стрілочних переводів (п. 8.10)

До цього інциденту в поїзній роботі відносяться випадки зламу рейки і елементів стрілочних переводів, що лежать у колії, при: поперечних тріщинах по всьому розрізу; виколах, поздовжньому розшаруванні головки рейки, сердечника, вусовика хрестовини, що **СТВОРЮЮТЬ** загрозу безпеці руху. Випадки зламу рейок та елементів стрілочних переводів (за рис. 69) інцидентом не вважаються.

Якщо в результаті зламу рейок і елементів стрілочних переводів допущено інші тяжчі наслідки, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Зіткнення пасажирських, вантажних поїздів або іншого рухомого складу з автотранспортними засобами або іншими самохідними машинами на залізничних переїздах з причин порушення вимог ПТЕ (п. 8.12)

До цього інциденту в поїзній і маневровій роботі належать випадки зіткнення поїздів або іншого рухомого складу з автотранспортними засобами або іншими самохідними машинами, зіткнення автотранспортних засобів або інших самохідних машин з поїздами або іншим рухомим складом, що сталися внаслідок порушення працівниками залізниць вимог ПТЕ та інших нормативних актів з безпеки руху.

Якщо в результаті зіткнення допущено пошкодження чи сід рухомого складу або інші тяжчі наслідки, то даний випадок класифікується в залежності від ступеня тяжкості наслідків.

Негородження сигналами небезпечного місця для руху поїздів при виконанні робіт (п. 9.1)

До цього виду порушень у поїзній і маневровій роботі відносяться:

- порушення вимог щодо забезпечення безпеки руху поїздів при огороженні місць, технічний стан яких цього вимагає, сигналами зменшення швидкості або зупинки;
- неவிдача попередження на поїзди, коли необхідно зменшити швидкість або зупинитися;

— відсутність запису в Журналі огляду колії, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку і контактної мережі на роботи, що пов'язані з безпекою руху.

Якщо в результаті неогородження сигналами небезпечного місця для руху поїздів при виконанні робіт допущено інші тяжчі наслідки, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Перехід на інші засоби сигналізації і зв'язку для організації руху поїздів на 8 годин і більше через несправність технічних засобів (п. 9.2)

До цього виду порушень у поїзній роботі відноситься перехід з автоматичного або напівавтоматичного блокування на телефонний засіб зв'язку для організації руху поїздів протягом 8 годин і більше незалежно від наявності поїздів.

Наявність у колії гостродефектних рейок (у тому числі у накладках) (п. 9.3)

До цього виду порушень у поїзній роботі відносяться усі випадки заміни гостродефектних рейок та елементів **стрілочних** переводів не у добу їх виявлення, а також наявність у колії виявлених гостродефектних рейок з взятим у накладки гостродефектним місцем, за винятком гостродефектних місць, передбачених рис. 21.2 згідно з вимогами п. 3.3.11 Інструкції з устрою та утримання колії залізниць України № ЦП-0050.

Якщо в результаті наявності у колії гостродефектних рейок допущено інші тяжчі наслідки, то даний випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Несправність букси або інші технічні несправності вагонів, локомотивів, секцій локомотивів, секцій дизель-поїздів та електросекцій чи неправильні дії причетних працівників, що призвели до відчеплення рухомого складу від поїзда на шляху його прямування (п. 9.4)

До цього виду порушень у поїзній роботі належать:

— відчеплення вагона від вантажного поїзда на будь-якій станції, крім кінцевої;

— відчеплення вагона (секції) від дизель-поїзда, електропоїзда чи секції локомотива від поїзда в межах плеча обслуговування або маршрута прослідкування.

— відчеплення пасажирського вагона на усіх станціях (в т.ч. і в пунктах обороту) через будь-яку технічну несправність;

— неправильні дії причетних працівників, що призвели до відчеплення рухомого складу від поїзда на шляху його прямування.

Випадки відчеплення локомотива від поїзда в межах плеча обслуговування або маршруту прослідкування ураховуються як вимога допоміжного локомотива і відносяться до п. 8.8 "Порушень".

Випадки відчеплення вагона від поїзда через нагрівання чи зсув букс на будь-якій станції враховуються як несправність колісних пар, що призвела до

— неможливість задати маршрут, вимкнути стрілки або рейкові кола з централізації через їх несправність із збереженням чи без збереження користування сигналами;

— несправність або неможливість відкриття вхідного, вихідного, маршрутного, прохідного чи маневрового сигналів;

— відмови у роботі будь-якого виду зв'язку згідно з Правилами технічної експлуатації залізниць України;

— зупинка автоматичної телефонної станції або відсутність оперативних видів телефонного чи телеграфного зв'язку, що пов'язані з безпекою руху поїздів, протягом 4 годин і більше;

— неможливість закрити (відкрити) шлагбаум, несправність загороджувачих сигналів і сигналів на переїзді для автогужового транспорту та інші несправності переїзних пристроїв, за виключенням відключення одного з фідерів живлення (при наявності другого фідера та акумуляторного резерву) та перегорання однієї лампи на світлофорі автогужового транспорту.

Випадки крадіжок або втрати ключів від замків Мелентьева порівнюються до їх несправності.

Виникнення на шляху прямування несправностей локомотива, що спричинили зупинку пасажирського чи вантажного поїзда на перегоні чи станції з вимогою допоміжного локомотива (п. 9.8)

До цього виду порушень у поїзній роботі відносяться випадки вимушеної зупинки пасажирського або вантажного поїзда на перегоні чи станції з причи-

ни технічної несправності локомотива, що викликали необхідність допоміжного локомотива.

Випадки відчеплення локомотива від поїзда в межах плеча обслуговування або маршрута прослідкування, а також випадки відміни електропоїзда (дизель-поїзда) внаслідок його несправності з висаджуванням пасажирів на будь-якій станції (в т. ч. і в пунктах обороту) ураховуються як вимоги допоміжного локомотива.

Несправність колії або стрілочних переводів на головних коліях, що виявлені вагоном-колієвимірювачем, при яких швидкість руху поїздів обмежена до 15 км/год (п. 9.9)

До цього виду порушень у поїзній роботі відносяться усі випадки кожної несправності колії або стрілочних переводів на головних коліях та коліях, призначених для приймання, відправлення і пропускання пасажирських поїздів, що виявлені вагоном-колієвимірювачем, при яких швидкість руху поїздів обмежена до 15 км/год, за винятком випадків обмеження швидкості до 15 км/год з причини незадовільного технічного стану, встановленого до проходу вагона-колієвимірювача.

Якщо ділянка колії, на якій швидкість руху поїздів обмежена до 15 км/год, продовжується на сусідній дистанції колії, то випадок порушення ураховується і за сусідньою дистанцією колії.

Несправність колісних пар, що призвела до необхідності їх заміни (п. 9.10)

До цього виду порушень у поїзній роботі належать:

— неможливість задати маршрут, вимкнути стрілки або рейкові кола з централізації через їх несправність із збереженням чи без збереження користування сигналами;

— несправність або неможливість відкриття вхідного, вихідного, маршрутного, прохідного чи маневрового сигналів;

— відмови у роботі будь-якого виду зв'язку згідно з Правилами технічної експлуатації залізниць України;

— зупинка автоматичної телефонної станції або відсутність оперативних видів телефонного чи телеграфного зв'язку, що пов'язані з безпекою руху поїздів, протягом 4 годин і більше;

— неможливість закрити (відкрити) шлагбаум, несправність загороджувачих сигналів і сигналів на переїзді для автогужового транспорту та інші несправності переїзних пристроїв, за виключенням відключення одного з фідерів живлення (при наявності другого фідера та акумуляторного резерву) та перегорання однієї лампи на світлофорі автогужового транспорту.

Випадки крадіжок або втрати ключів від замків Мелентьева прирівнюються до їх несправності.

Виникнення на шляху прямування несправностей локомотива, що спричинили зупинку пасажирського чи вантажного поїзда на перегоні чи станції з вимогою допоміжного локомотива (п. 9.8)

До цього виду порушень у поїзній роботі відносяться випадки вимушеної зупинки пасажирського або вантажного поїзда на перегоні чи станції з причи-

ни технічної несправності локомотива, що викликали необхідність допоміжного локомотива.

Випадки відчеплення локомотива від поїзда в межах плеча обслуговування або маршрута прослідкування, а також випадки відміни електропоїзда (дизель-поїзда) внаслідок його несправності з висаджуванням пасажирів на будь-якій станції (в т. ч. і в пунктах обороту) ураховуються як вимоги допоміжного локомотива.

Несправність колії або стрілочних переводів на головних коліях, що виявлені вагоном-колієвимірником, при яких швидкість руху поїздів обмежена до 15 км/год (п. 9.9)

До цього виду порушень у поїзній роботі відносяться усі випадки кожної несправності колії або стрілочних переводів на головних коліях та коліях, призначених для приймання, відправлення і пропускання пасажирських поїздів, що виявлені вагоном-колієвимірником, при яких швидкість руху поїздів обмежена до 15 км/год, за винятком випадків обмеження швидкості до 15 км/год з причини незадовільного технічного стану, встановленого до проходу вагона-колієвимірника.

Якщо ділянка колії, на якій швидкість руху поїздів обмежена до 15 км/год, продовжується на сусідній дистанції колії, то випадок порушення ураховується і за сусідньою дистанцією колії.

Несправність колісних пар, що призвела до необхідності їх заміни (п. 9.10)

До цього виду порушень у поїзній роботі належать:

— усі випадки заміни колісних пар на шляху прямування пасажирського поїзда та випадки відчеплення пасажирських вагонів на будь-яких станціях для заміни колісних пар з будь-якої несправності (ураховуються структурним підрозділом та залізницею приписки пасажирських вагонів);

— усі випадки заміни колісних пар вантажних вагонів через нагрівання чи зсув букси.

Випадки появи повзунів і наварів на колісних парах пасажирських вагонів ураховуються:

— в результаті несправностей авторегуляторів чи гальмових приладів — за структурним підрозділом та залізницею приписки пасажирських вагонів;

— внаслідок порушення вимог Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України (управління гальмами в пасажирських поїздах) — за локомотивним господарством залізниці;

— внаслідок неправильного регулювання важільних передач гальмового обладнання вагонів — за пунктом формування пасажирського поїзда, а на зворотному шляху — за пунктом обороту поїзда чи пунктом перестановки вагонів.

Невірні дії причетних працівників, що призвели до затримки поїзда (п. 9.11)

До цього виду порушень у поїзній роботі відносяться усі випадки невірних дій працівників, що призвели до затримки поїзда на будь-який час.

Випадки затримок поїзда через неприймання (невивіз) їх станціями не вважаються порушеннями, якщо

в процесі розслідування не буде встановлена наявність невірних дій причетних до цього працівників.

Перекриття дозволяючого показання сигналу на заборонне, що викликало проїзд заборонного сигналу на станціях (п. 9.12)

До цього виду порушень у поїзній і маневровій роботі належать випадки перекриття дозволяючого показання сигналу світлофора на заборонне через несправність пристроїв СЦБ, рейкових кіл, вимкнення електроенергії або через помилки експлуатуючого чи обслуговуючого персоналу, що призвели до проїзду заборонного сигналу.

Несвоєчасне закінчення робіт у "вікно", що призвело до затримки поїздів (п. 9.13)

До цього виду порушень у поїзній роботі відносяться усі випадки перетримки "вікон" понад встановлений термін для проведення ремонтних, колійних та інших робіт, внаслідок чого допущено затримку поїзда на 1 годину і більше відносно розробленого варіантного графіка руху поїздів.

У випадку відсутності варіантного графіка порушенням вважається затримка поїзда на 1 годину і більше внаслідок перетримки "вікна" понад встановлений термін.

Вихід рухомого складу за граничний стовпчик на станції (п. 9.14)

До цього виду порушень у маневровій роботі відносяться усі випадки виходу рухомого складу за гранич-

ний стовпчик на станції чи під'їзній колії, а також випадки виходу його в призму тупикової колії.

Виходом вважаються випадки як самовільного, так і несамовільного виходу рухомого складу (в результаті розпуску з сортувальних гірок по вільних коліях, застосування поштовхів, впливу сили вітру тощо).

Якщо в результаті виходу рухомого складу за граничний стовпчик на станції допущені інші тяжчі наслідки, то такий випадок класифікується залежно від ступеня тяжкості наслідків.

Відмови в роботі технічних засобів у тому числі поява несправностей вузлів та деталей рухомого складу, що призвели до затримки поїзда менше ніж на 1 годину розслідуються та аналізуються структурними підрозділами з розробкою заходів щодо їх попередження. Порядок розслідування, аналіз та виконання заходів контролюють відповідні служби залізниць.

Начальник Головного управління
безпеки руху та екології
Укрзалізниця

О.Й.СОКОЛОВ



МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

03 червня 1997 р.

№ 204

НАКАЗ

Про затвердження Положення про порядок здійснення державного нагляду за безпекою руху на залізничному транспорті

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 4 березня 1997 року № 204 "Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті", а також згідно із статтею 16 Закону України "Про транспорт" та статтею 11 Закону України "Про залізничний транспорт"

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Положення про порядок здійснення державного нагляду за безпекою руху на залізничному транспорті (додається).
2. Ввести в дію Положення про порядок здійснення державного нагляду за безпекою руху на залізничному транспорті з 1 липня 1997 року.
3. Контроль за виконанням цього наказу покласти на Головне управління безпеки руху та охорони праці (Давидов Л.М.).

Міністр

М.П. КРУГЛОВ

Затверджене
наказом Міністерства
транспорту України
від 03.06.1997 р. № 204

ПОЛОЖЕННЯ

про порядок здійснення державного нагляду за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті

1. Державний нагляд за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті — це нагляд за додержанням об'єднаннями, підприємствами, установами, організаціями чинних актів законодавства, правил, норм, інструкцій, якими регламентовані вимоги безпеки руху поїздів на залізничному транспорті.

2. Державний нагляд за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті покладається у Міністерстві транспорту України на Головне управління безпеки руху та охорони праці, Державну адміністрацію залізничного транспорту України і їх органи на місцях:

— апарати Головних ревізорів з безпеки руху поїздів на залізницях та відділках (далі органи).

3. Державний нагляд за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті здійснюється шляхом:

- організації профілактичної роботи;
- проведення технічних ревізій;
- проведення контрольних та раптових перевірок;
- контролю за розробкою та виконанням нормативної документації з питань безпеки руху поїздів та її погодження.

4. Органи, на які покладені функції державного нагляду за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті, зобов'язані:

4.1. Здійснювати контроль за виконанням об'єднаннями, підприємствами, установами та організаціями залізничного транспорту Правил технічної експлуатації залізниць України, інструкцій, наказів, вказівок Міністерства транспорту України та Державної адміністрації залізничного транспорту України.

4.2. Брати участь у розслідуванні обставин та причин катастроф, аварій і випадків браку.

4.3. Вести облік та аналіз катастроф, аварій і випадків браку.

4.4. Проводити технічні ревізії і перевірки з питань організації роботи щодо безпеки руху поїздів.

4.5. Контролювати організацію навчання та проводити перевірку знань працівників з питань безпеки руху поїздів.

4.6. Брати участь в експертизі проектів, роботи комісій з приймання в експлуатацію рухомого складу та об'єктів, пов'язаних з безпекою руху поїздів.

4.7. Перевіряти готовність аварійно-відбудовних формувань до ліквідації катастроф, аварій і випадків браку.

4.8. Контролювати технічний стан рухомого складу залізниць.

5. Органи, на які покладені функції державного нагляду за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті, мають право:

5.1. Давати обов'язкові для виконання посадовими особами підприємств залізничного транспорту вказівки (приписи) з усунення порушень вимог безпеки руху поїздів на залізничному транспорті.

5.2. Безперешкодно, у будь-який час доби відвідувати і перевіряти об'єднання, підприємства, установи, організації та їх рухомий склад з питань безпеки руху поїздів, згідно з їх функціональними обов'язками.

5.3. Забороняти експлуатацію рухомого складу та виконання робіт, що створюють загрозу життю та здоров'ю людей, до усунення порушень вимог безпеки руху.

5.4. Відстороняти від роботи працівників, дії яких спричинили нещасні випадки, катастрофи, аварії і випадки браку або створюють загрозу настання тих же наслідків.

5.5. Подавати пропозиції про невідповідність окремих посадових осіб і працівників займаній посаді та у разі потреби передавати матеріали органам прокуратури для притягнення їх до відповідальності.

5.6. Брати участь у роботі державних комісій при прийманні рухомого складу до експлуатації.

5.7. Представляти залізничний транспорт з питань безпеки руху поїздів у міжнародних організаціях.

5.8. Безкоштовно отримувати від міністерств, відомств, інших центральних органів виконавчої влади, місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування інформацію, необхідну для виконання **ПОКЛАДЕНИХ** завдань.

6. Рішення органів, на які покладаються функції державного нагляду за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті, можуть бути оскаржені в порядку, встановленому чинним законодавством.



МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
УКРЗАЛІЗНИЦЯ

05 березня 2001 р.

№ 127-Ц

НАКАЗ

**Про розмежування роботи
щодо забезпечення безпеки
руху та нагляду з цих питань
у структурі Укрзалізниці**

Згідно зі ст. 11 Закону України "Про залізничний транспорт" з метою вдосконалення роботи щодо забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті та нагляду з цих питань у структурі Укрзалізниці, підвищення відповідальності всіх ланок управління та на виконання рішення Колегії МТУ від 30.01.2001 р. № 5

НАКАЗУЮ:

1. Розмежувати в структурі управління Укрзалізниці функції з організації профілактичної роботи щодо забезпечення безпеки руху та нагляду з цих питань.

2. Обов'язки з організації і перевірки профілактичної роботи з питань безпеки руху покласти на відповідні головні управління і управління Укрзалізниці, управління залізниць та їх структурні підрозділи і підприємства.

3. Обов'язки державного нагляду за безпекою руху згідно з "Положенням про порядок здійснення державно-

ГО нагляду за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті", затвердженим наказом МТУ від 3.06.97 р. № 204, покласти на Головне управління безпеки руху та екології, апарати головних ревізорів з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниць та дільниць залізниць.

4. Начальникам головних управлінь, управлінь Укрзалізниці, управлінь залізниць та структурних підрозділів залізниць з урахуванням особливостей в роботі з забезпечення безпеки руху:

4.1. Ліквідувати посади ревізорів з безпеки руху поїздів у головних управліннях і в управліннях Укрзалізниці, службах залізниць та структурних підрозділах залізниць, крім Головного управління безпеки руху та екології, апаратів головних ревізорів з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниць та дільниць залізниць.

4.2. Для організації, виконання та перевірки профілактичної роботи з забезпечення безпеки руху ввести в штатні розклади головних управлінь, управлінь Укрзалізниці, управлінь залізниць та структурних підрозділів залізниць посади спеціалістів з безпеки руху в межах діючих штатних розкладів.

4.3. При необхідності, згідно з п. 2.2 рішення Колегії МТУ від 30.01.2001 р. № 5, в термін до 1.06.2001 р. розробити та внести до відповідних положень про структурні підрозділи Укрзалізниці і залізниць та у посадові інструкційні картки кожного працівника конкретні обов'язки щодо **ВИКОНАННЯ** робіт з питань забезпечення безпеки руху та їх відповідальності за цю роботу.

5. Начальнику Головного управління охорони і організації праці та начальникам залізниць внести необхідні зміни у відповідні штатні розклади.

6. Контроль за виконанням цього наказу покласти на Головне управління безпеки руху та екології.

Генеральний директор Укрзалізниці · Г.М. КІРПА

УГОДА
про розподіл обов'язків у сфері контролю за безпечною експлуатацією залізничного транспорту між Держнаглядом праці та Укрзалізницею

Обов'язки Держнаглядом праці:

1. Здійснює державний нагляд за дотриманням законодавчих та інших нормативно-правових актів щодо безпечної експлуатації рухомого складу залізничного транспорту, машин, механізмів та інших устаткувань.

2. Здійснює контроль за організацією державного нагляду за транспортуванням небезпечних вантажів (які відносяться до класу 1) залізничним транспортом.

3. Погоджує Галузеві програми стосовно поліпшення безпеки, гігієни праці та виробничого середовища під час експлуатації залізничного транспорту і контролює їх виконання.

4. Погоджує стандарти, технічні умови та інші нормативні документи на рухомий склад та технологічні процеси залізничного транспорту, що містять вимоги безпеки з питань охорони праці.

5. Координує роботу **ВІДПОВІДНИХ** служб Укрзалізниці в галузі безпеки, гігієни праці та виробничого середовища.

6. Періодично безкоштовно **отримує** від Укрзалізниці письмову інформацію стосовно дійсного стану умов праці, травматизму, технічного стану дільниць, колій, стрілочних переводів, локомотивів, вагонів та іншого обладнання, відповідність їх вимогам охорони праці та безпеки руху поїздів.

7. Бере участь у перевірці знань посадових осіб і спеціалістів, які зобов'язані проходити попередню та періодичну перевірку знань з охорони праці.

8. Бере участь у спеціальному розслідуванні катастроф і аварій, що сталися на залізничному транспорті, під час яких одночасно травмовано двох і більше або смертельно травмовано одного і більше працівників залізничного транспорту.

Обов'язки Укрзалізниці:

1. Здійснює нагляд за безпекою руху на залізничному транспорті.

2. Здійснює контроль за виконанням підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності нормативних актів з питань безпеки руху на залізничному транспорті.

3. Організовує службове розслідування обставин і причин катастроф, аварій та випадків браку на залізницях.

4. Контролює технічний стан рухомого складу.

5. Контролює організацію безпечного перевезення небезпечних, надгабаритних та великовагових вантажів.

6. Перевіряє готовність аварійно-відбудовних формувань до ліквідації наслідків катастроф, аварій тощо.

7. Розглядає і погоджує нормативну документацію, пов'язану із забезпеченням безпеки руху на залізницях.

8. Забезпечує виконання Правил технічної експлуатації залізниць України та інших нормативних актів з безпеки руху поїздів.

Директор департаменту*
Держнаглядохоронпраці

Перший заступник
Генерального директора
Укрзалізниці

С.О.СТРОЧАК

Ю.М.ФЕДЮШИН

25.04.2000 р.

24.04.2000 р.

ИНСТРУКЦИЯ

о порядке совместных действий железных дорог государств — участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики по служебному расследованию нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе

1. Общие положения

Настоящей Инструкцией устанавливается порядок совместных действий администраций железных дорог государств — участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (далее государств СНГ и Балтии) по служебному расследованию нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе (далее нарушений безопасности движения), происшедших на железной дороге одного из государств СНГ или Балтии в случаях, если к причинам нарушений причастны работники железной дороги сопредельного или другого государства СНГ или Балтии.

К числу нарушений безопасности движения, подлежащих совместному расследованию, относятся крушения и аварии независимо от последствий, особые случаи брака и другие случаи брака в поездной и маневровой работе, приведшие к материальному ущербу или экологическим последствиям.

2. Информация о нарушениях безопасности движения

2.1. Если по обстоятельствам происшедшего на железной дороге нарушения безопасности движения выявляется причастность к его причинам работников

железной дороги другого государства СНГ или Балтии, то администрация железной дороги, на которой произошло нарушение безопасности движения, не позднее трехсуточного срока сообщает об этом телеграммой администрации железной дороги, работники которой **Причастны** к причине нарушения безопасности, а в случаях крушения или аварии также Министерству путей сообщения Российской Федерации, УкрЗализнице и Департаменту железнодорожного транспорта Минтранса Казахстана (далее орган управления железнодорожным транспортом), если причастная железная дорога входит в их систему, и вызывает представителей железной дороги и орган управления для участия в дальнейшем расследовании.

В сообщении должны быть указаны обстоятельства нарушения безопасности движения, место и время ожидаемого прибытия представителей железной дороги, работники которой причастны к нарушению безопасности движения, и органа управления железнодорожным транспортом, а также другие сведения, уточняющие сложившуюся ситуацию.

2.2. Если на железной дороге государства СНГ или Балтии произошло крушение, авария, особый случай брака и случай **брака** в работе, пожар или другое происшествие с пассажирским поездом, в результате которого пострадали люди или получил повреждения подвижной состав, то администрация этой железной дороги информирует о любом из названных случаев телеграммой администрацию железной дороги — собственницы подвижного состава и орган управления железнодорожным транспортом с указанием времени, места, предполагаемой причины, количества пострадавших и их гражданства, других последствий, в том числе данных о предполагаемом размере материального ущерба.

2.3. При сходе или повреждении локомотива желез-

ной дороги государства СНГ или Балтии на путях железной дороги другого государства СНГ или Балтии администрация железной дороги, на которой произошел случай, должна поставить в известность об этом администрацию железной дороги, к которой приписан локомотив.

3. Служебное расследование нарушений безопасности движения

3.1. Служебное расследование нарушения безопасности движения производится в соответствии с настоящей Инструкцией, нормативными актами, действующими на железных дорогах государств СНГ или Балтии, на которых произошло нарушение.

3.2. Служебное расследование нарушения безопасности движения проводит комиссия, включающая в свой состав представителей администрации железной дороги, на которой произошло нарушение безопасности движения, и представителей администрации железной дороги государства СНГ или Балтии, работники которой причастны к причине нарушения безопасности движения.

Комиссию назначает и созывает администрация железной дороги, на территории которой произошло нарушение безопасности движения. Председателем комиссии является представитель администрации железной дороги, созывающей эту комиссию.

Председатель комиссии имеет право при необходимости приглашать экспертов для проведения соответствующей экспертизы.

В расследовании крушений пассажирских и грузовых поездов принимают участие представители органов управления железнодорожным транспортом соответствующих государств СНГ.

Представителям железной дороги и органов управления железнодорожным транспортом другого государства, участвующим в расследовании нарушения безопасности движения, должны быть созданы нормальные условия пребывания и работы.

3.3. Если представители железной дороги другого государства СНГ или Балтии, причастной к происшедшему нарушению безопасности движения, не придут в срок, указанный в сообщении, и не уведомят в суточный срок после получения извещения о возможной задержке, то расследование производится в одностороннем порядке. Результаты и выводы расследования в этом случае являются обязательными для каждой из сторон.

Для ускорения прибытия представителей железной дороги другого государства на место происшествия сторонами могут назначаться специальные поезда. При этом принимающая сторона должна обеспечивать беспрепятственное продвижение таких поездов, оказывать помощь в решении визовых и таможенных вопросов.

3.4. При служебном расследовании должны быть выявлены все обстоятельства, при которых произошло нарушение безопасности движения, его причины, последствия и виновные лица. Эти вопросы отражаются в техническом заключении, которое подписывается всеми членами комиссии, представляющими заинтересованные стороны. При наличии разногласий к заключению прилагается обоснованное особое мнение члена комиссии, о чем делается соответствующая отметка на подписном листе протокола (акта).

3.5. На месте крушения или аварии в ходе расследования:

3.5.1. Изымаются скоростемерная лента локомотива, натурный лист поезда, справка об обеспечении поезда тормозами, бланки с записью предупреждений

об ограничении скорости движения и бортовой журнал локомотива (указанные документы изымаются и хранятся главным ревизором отделения железной дороги по безопасности движения поездов, руководителем технической инспекции или службы безопасности движения в зависимости от структуры железной дороги, на которой произошло нарушение безопасности движения. В их отсутствие изъятие производит старший по должности руководитель, из числа прибывших на место происшествия первыми, с последующей передачей этих документов главному ревизору отделения железной дороги по безопасности движения или руководителю технической инспекции и письменным подтверждением их подлинности).

3.5.2. Составляется схема разрушения пути и расположения подвижного состава и грузов, следов схода подвижного состава с рельсов с привязкой к километру и пикетам начала схода и места остановки локомотива и отдельных групп вагонов.

3.5.3. Производится фотографирование или видеосъемка общего вида последствий нарушения безопасности движения, поврежденного пути, подвижного состава и состояния груза, обнаруженных на пути посторонних предметов, деформированных и изломанных деталей, перекрытых кранов, положения органов управления локомотива и другого.

3.5.4. Составляются акты осмотра места схода, технического состояния подвижного состава, пути, устройства СЦБ, связи и других устройств, имеющих значение при установлении причин нарушения безопасности движения (указанные акты подписываются руководителями предприятий железной дороги, на которой произошло это нарушение, первыми прибывшими на место происшествия).

3.5.5. Собираются письменные (в необходимых слу-

чаях с фиксацией на магнитофонной ленте) объяснения от лиц, причастных к нарушению безопасности движения, а также сведения от других работников и свидетелей, которые могут быть полезны для установления причины нарушения безопасности движения.

3.5.6. Выясняются и фиксируются погодные условия в момент нарушения безопасности движения.

3.6. Детали подвижного состава, рельсов и другие предметы, которые могут иметь значение при установлении причин происшествия, должны храниться в течение всего периода служебного расследования и следствия. Ответственность за сохранность таких деталей и предметов несёт администрация железной дороги, на которой произошло нарушение безопасности движения.

3.7. Представители причастных железных дорог государств СНГ или Балтии, участвующие в служебном расследовании, должны быть ознакомлены со всеми документами по перечню п. 3.5 настоящей Инструкции, которые были составлены до их прибытия на место нарушения безопасности движения.

4. Разбор и оформление результатов служебного расследования нарушений безопасности движения

4.1. Результаты служебного расследования нарушения безопасности движения в установленном порядке рассматриваются соответствующими руководителями на железной дороге, где произошло нарушение, с участием представителей администраций железной дороги государств СНГ или Балтии, работники которой причастны к причине данного нарушения.

4.2. Администрация органа управления железнодорожным транспортом государства СНГ, на железной дороге которого произошло крушение или авария, не

позднее 15-дневного срока с момента происшествия производит разбор его обстоятельств.

В разборе должны участвовать руководители железных дорог государств СНГ или Балтии, работники которых причастны к причинам нарушения безопасности движения, а в разборах по крушениям пассажирских поездов участвуют и представители органов управления железнодорожным транспортом государства СНГ.

По результатам разборов заинтересованными сторонами совместно разрабатываются меры по предупреждению повторения аналогичных нарушений безопасности движения.

4.3. Оформление материалов служебного расследования нарушения безопасности движения осуществляется работниками железной дороги, на которой оно произошло, и должно быть завершено: по крушениям и авариям — в десятидневный, по случаям брака в работе — в пятидневный срок с момента происшествия.

4.4. Материалы служебного расследования крушения или аварии должны включать следующее:

4.4.1. Документы, изданные в ходе расследования и по результатам разбора обстоятельств случая:

— техническое заключение комиссии по результатам совместного расследования нарушения безопасности движения;

— акт служебного расследования;

— протоколы оперативных совещаний по разбору крушения или аварии администрацией железной дороги, на которой они произошли, и её структурных подразделений:

— копии приказов, изданных на этой железной дороге по результатам расследования крушения или аварии.

4.4.2. Документы, подтверждающие причину крушения или аварии:

— схемы, акты и фотографии согласно п. 3.5 настоящей Инструкции с указанием имеющихся отступлений от норм содержания технических средств и их повреждений в результате крушения или аварии;

— фото- или ксерокопия и результаты расшифровки скоростемерной ленты потерпевшего аварию или крушение поезда (с указанием, где хранится подлинник скоростемерной ленты);

— акты о состоянии и работе технических средств безопасности движения (**СЦБ, ДИСК, ПОНАБ, АЛСН**, радиосвязь и другие), имеющие отношение к расследуемому случаю;

— натуральный лист поезда;

— результаты проведенных экспериментов и расчеты (если они производились);

— заверенная **Выкопировка** из графика исполненного движения по участку, на котором допущено крушение или авария, и данные о задержке поездов;

— выписки из журналов движения поездов и из журналов диспетчерских распоряжений, технико-распорядительных актов станций, журналов осмотра технических средств;

— план и профиль пути на месте крушения или аварии, справка о результатах последней проверки пути путеизмерительными и **дефектоскопными** средствами с приложением лент путеизмерительных вагонов, а также копий записей в книгах дорожных, мастеров о результатах натуральных проверок пути;

— метеорологическая справка;

— другие документы, касающиеся причины допущенного крушения или аварии.

4.4.3. Документы, представляемые администра-

цией железной дороги, работники которой причастны к крушению или аварии:

— характеристики лиц, причастных к крушению или аварии;

— объяснения лиц, причастных к крушению или аварии;

— сведения о режиме труда и отдыха;

— результаты последних проверок знаний должностных инструкций, Правил технической эксплуатации и других нормативных актов;

— заключение о медицинском освидетельствовании непосредственных виновных (необходимость его проведения определяется в каждом конкретном случае).

4.4.4. Документы, характеризующие последствия крушения или аварии:

— список пострадавших людей с предварительным диагнозом и указанием их домашнего адреса, гражданства и места работы;

— акты о повреждении подвижного состава;

— акты о повреждении грузов и утрате грузобагажа и багажа;

— справка о предварительных данных об убытках от утраты груза и повреждения технических средств, а также о затратах на ликвидацию последствий крушения или аварии.

4.5. Материалы служебного расследования случая брака в работе должны включать техническое заключение комиссии по результатам совместного расследования этого случая, акт служебного расследования установленной формы, документы, подтверждающие причину случая брака в работе и виновность причастных лиц, копии протоколов оперативных совещаний и приказов по результатам разборов происшествия администрацией железной дороги, на которой оно произошло.

4.6. Материал служебного расследования наруше-

ния безопасности движения составляется в согласованном сторонами количестве экземпляров и направляется администрациям железных дорог, работники которых **Причастны** к данному нарушению безопасности движения, а по крушениям — и органам управления железнодорожным транспортом.

4.7. При повреждении или сходе подвижного состава одной железной дороги на путях железной дороги другого государства СНГ или Балтии, администрация железной дороги — собственницы подвижного состава или органа управления железнодорожным транспортом имеет право направлять на место происшествия своего представителя для участия в установлении причин и возможности дальнейшего следования подвижного состава или его ремонта на предприятиях железной дороги, на которой произошло нарушение безопасности движения.

4.8. Железная дорога государства СНГ или Балтии, по вине работников которой произошло нарушение безопасности движения, несет материальную ответственность за ущерб, причиненный железным дорогам других государств СНГ или Балтии.

4.9. При наличии разногласий по результатам расследования администрации причастных железных дорог обращаются для решения вопроса в Дирекцию Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества, которая, при необходимости, создаст независимую экспертную группу, заключение которой является обязательным для всех сторон.

5. В случаях, когда к нарушению безопасности движения причастны работники завода-изготовителя подвижного состава или других технических средств, а также владельцы собственных (приватных) вагонов, для участия в расследовании вызываются представители этих предприятий.

Приложение № 3

Приложение к Инструкции о порядке совместных действий железных дорог государств — участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики по служебному расследованию нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе

ПОЛОЖЕНИЕ

о создании независимой экспертной группы и проведении технической экспертизы по нарушениям безопасности движения на железных дорогах государств — участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии

1. Настоящее Положение устанавливает процедуру проведения независимой технической экспертизы при возникновении разногласий по результатам служебного расследования нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе (далее нарушение безопасности движения), когда к данному нарушению причастны работники железных дорог или других предприятий государств—участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики.

2. В случае несогласия с результатами расследования, администрация железной дороги, на работников которой отнесено нарушение безопасности движения, или администрация железной дороги, на которой про-

даёт обоснованное техническое заключение о причине нарушения безопасности движения

11. Техническое заключение подписывается всеми членами экспертной группы и утверждается Председателем экспертной группы. При несогласии кого-либо из членов независимой экспертной группы с результатами независимой технической экспертизы он обязан подписать заключение с изложением своего особого мнения.

12. Материалы независимой технической экспертизы направляются причастным железным дорогам, органам управления железнодорожным транспортом и в Дирекцию Совета.

13. Заключение независимой технической экспертизы в соответствии с пунктом 4.9 Инструкции о порядке совместных действий железных дорог государств — участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики по служебному расследованию нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе является обязательным для всех сторон.

14. На основании заключения независимой технической экспертизы возмещение ущерба от допущенного нарушения безопасности движения, а также расходов по оплате проведения независимой экспертизы производится железной дорогой, по вине которой произошло нарушение безопасности движения.

ЗМІСТ

<i>Передмова</i>	3
Наказ Укрзалізниці від 03.01.2001 р. № 2-Ц "Про заходи щодо забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті".....	4
Додаток № 1 "Основні напрямки системи профілактичної роботи з питань безпеки руху на залізницях України".....	22
Додаток № 2 "Положення про комісію незалежних експертів з безпеки руху поїздів".	25
Додаток № 3 "Положення про апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці".....	27
Додаток № 4 "Положення про апарат Головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці".....	35
Наказ Укрзалізниці від 07.11.2000 р. № 506-Ц "Про затвердження Положення про Головне управління безпеки руху та екології".....	42
Додаток № 1 "Положення про Головне управління безпеки руху та екології Державної адміністрації залізничного транспорту України"....	44
Наказ Міністерства транспорту України від 22 березня 2002 року № 196 "Про затвердження Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті та метрополітенах України".....	54
Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті та метрополітенах України....	56

Нормативне виробничо-практичне видання

**НОРМАТИВНІ АКТИ
з безпеки руху поїздів**

Відповідальний за випуск
заступник начальника Головного управління безпеки руху та екології
А.І.РАШКО

Розробка та комп'ютерний набір **М.П.РИШКОВСЬКИЙ**

Комп'ютерна верстка **В.ПЕТРЕНКО**

Коректори: **І.КЛЕПАС, О.ОМЕЛЬЧЕНКО,
Л.СЕМЕНЕЦЬ, К.ЦВЕТКОВА, Л.ШУЛЬГАЧ**

Художник **В.ЖЕБОРОВСЬКИЙ**

Технологічне забезпечення видання
Ю.САЛИВОН

Підписано до друку 22.04.2002. Формат 60x84/16.
Папір офсетний. Гарнітура "Тайме". Друк офсетний.
Умовн друк. арк. 8,37. Умовн. фарбо-відб. 8,85.
Обл.-вид. арк. 6,5. Тираж 9000. Зам. № 2-109.

Комп'ютерна верстка
видавництва "Транспорт України".
01034, Київ-34, вул. Лисенка, 6.

Віддруковано на ВАТ "Білоцерківська книжкова фабрика",
09117, м. Біла Церква, вул. Леся Курбаса, 4.

Знайдені опечатки у виданні "Нормативні акти з безпеки руху поїздів"

№ стор.	Надруковано	Необхідно читати
Інструктивні вказівки про порядок обліку і звітності транспортних подій та порушень у поїзній та маневровій роботі на залізницях України		
87	Пункт 4, абзац перший: У господарствах: перевезень, вагонному, коліному, сигналізації і зв'язку, електропостачання транспортні події враховуються за місцем скоєння. Звіти про ці інциденти складаються за формою РБ-2.	4. У господарствах: перевезень, вагонному, коліному, сигналізації і зв'язку, електропостачання, комерційному транспортні події враховуються за місцем скоєння - територіально. У комерційному господарстві, якщо порушені технічні умови (ТУ), навантаження або випадок інциденту (серйозного інциденту) допущено через наявність залишку вантажу, тоді він враховується відповідно за станцією навантаження чи станцією, де проводилося розвантаження вагону. В локомотивному господарстві - за депо приписки локомотивних бригад, пасажирському - за місцем приписки вагонів. Звіт про транспортні події складається за формою РБ-2.
Коментарі до інцидентів і порушень у поїзній та маневровій роботі		
93	Зіткнення рухомого складу (п. 7.1, 8.1) зіткненням рухомого складу з іншими рухомими складами на перегонах і станціях, а також при маневрах, екіпуванні та інших переміщеннях вважаються випадки співударення рухомого складу з іншим рухомим складом чи механічним самохідним засобом, у результаті якого відбулося пошкодження рухомого складу в обсязі технічного обслуговування з відчепленням або більш складного виду ремонту.	Зіткнення рухомого складу (п. 7.1, 8.1) зіткненням рухомого складу в поїздах на перегонах і станціях, а також при маневрах, екіпуванні та інших переміщеннях вважаються випадки співударення рухомого складу з іншим рухомим складом чи механічним самохідним засобом, у результаті якого відбулося пошкодження рухомого складу в обсязі технічного обслуговування з відчепленням або більш складного іншого виду ремонту.
97	Вихід рухомого складу на маршрут приймання (відправлення) поїзда на перегін (п. 7.7) Абзац другий: Випадки виходу рухомого складу за граничний стовпчик на станції чи під ізні колії, а також випадки виходу його в призму тупикової колії відносяться до порушень (8.14).	Вихід рухомого складу на маршрут приймання (відправлення) поїзда на перегін (п. 7.7) Абзац другий: Випадки виходу рухомого складу за граничний стовпчик на станції чи під ізні колії, а також випадки виходу його в призму тупикової колії відносяться до порушень (9.14).
97	Абзац другий, рядок другий знизу: до порушень (п. 8.14).	Абзац другий, рядок другий знизу: до порушень (п. 9.14).
100	Абзац другий, рядок третій згори: відносяться до порушень (п. 8.6).	Абзац другий, рядок третій згори: відносяться до порушень (п. 9.6).
109	Абзац шостий, рядок четвертий знизу: і відносяться до п. 8.8 "Порушень".	Абзац шостий, рядок четвертий знизу: і відносяться до п. 9.8 "Порушень".
110	Абзац сьомий, рядки перший - другий згори: необхідності їх заміни, і відносяться до п. 8.10 "Порушень".	Абзац сьомий, рядки перший - другий згори: необхідності їх заміни, і відносяться до п. 9.10 "Порушень".
93-116	У всьому тексті Коментарів до інцидентів і порушень у поїзній та маневровій роботі слова "залізничні події" у всіх відмінках читати "катастрофи, аварії" у відповідних відмінках.	