



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(ОАО «РЖД»)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«21 » августа 2017 г.

Москва

№ 1697р

Об утверждении Положения об организации расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуре ОАО «РЖД»

В связи с внесением изменений в Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденное приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344 (зарегистрирован Минюстом России 26 февраля 2015 г. № 36209), и в целях реализации полномочий владельца инфраструктуры при организации расследования транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуре ОАО «РЖД»:

1. Утвердить прилагаемое Положение об организации расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуре ОАО «РЖД».

2. Признать утратившими силу:

распоряжение ОАО «РЖД» от 8 мая 2015 г. № 1185р «Об утверждении Положения об организации расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуре ОАО «РЖД»;

распоряжение ОАО «РЖД» от 30 ноября 2015 г. № 2780р «О внесении изменений в Положение об организации расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного

транспорта на инфраструктуре ОАО «РЖД»;

пункт 3 распоряжения ОАО «РЖД» от 13 сентября 2016 г. № 1882р «О Порядке совмещения профессий (должностей) в филиалах ОАО «РЖД».

Президент
ОАО «РЖД»

О.В.Белозёров



УТВЕРЖДЕНО
распоряжением ОАО «РЖД»
от «21 » августа 2017 г. №1697р

**ПОЛОЖЕНИЕ
об организации расследования и учета транспортных происшествий
и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности
движения и эксплуатации железнодорожного транспорта
на инфраструктуре ОАО «РЖД»**

I. Общие положения

1. Настоящее Положение, разработанное в соответствии с Положением о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденным приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344 (зарегистрирован Минюстом России 26 февраля 2015 г. № 36209), определяет порядок:

информирования о допущенных транспортных происшествиях и иных событиях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта (далее – нарушение безопасности движения);

образования и организации работы комиссий ОАО «РЖД» по расследованию нарушений безопасности движения (далее – комиссии ОАО «РЖД»);

взаимодействия комиссий ОАО «РЖД» с представителями сторонних организаций и Ространснадзора;

оформления материалов расследования, их хранения, предоставления органам государственной власти и сторонним организациям;

проведения совещаний по рассмотрению обстоятельств и причин возникновения нарушений безопасности движения;

учета нарушений безопасности движения и предоставления отчетных данных об их количестве в Ространснадзор и его территориальные управления.

2. В настоящем Положении используются следующие термины и понятия:

1) авария – столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным подвижным составом, транспортным средством, сход железнодорожного подвижного состава на перегоне или железнодорожной станции, при поездной или маневровой работе, экипировке или других

передвижениях, в результате которых причинен тяжкий вред здоровью менее 5 человек, за исключением несчастных случаев, расследование и учет которых осуществляется в соответствии со статьей 227 Трудового кодекса Российской Федерации, либо возникла чрезвычайная ситуация, при которой пострадало менее 10 человек, либо нарушены условия жизнедеятельности менее 100 человек, либо поврежден железнодорожный подвижной состав и для восстановления его исправного состояния требуется проведение капитального ремонта;

2) затопление, пожар, нарушение целостности конструкций сооружений инфраструктуры ОАО «РЖД» – образование свободной поверхности воды на участке инфраструктуры в результате повышения уровня водотока или подземных вод, неконтролируемое горение, причиняющее материальный ущерб, вред жизни и здоровью граждан, интересам общества и государства, или разрушение конструкций сооружений инфраструктуры ОАО «РЖД», вызвавшие полный перерыв движения поездов хотя бы по одному из путей на перегоне на один час и более;

3) излом рельса под железнодорожным подвижным составом – нарушение целостности рельса, непосредственно воспринимающего нагрузку от колес железнодорожного подвижного состава, вне зависимости от времени его возникновения;

4) крушение – столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным подвижным составом, транспортным средством, сход железнодорожного подвижного состава на перегоне и железнодорожной станции, при поездной или маневровой работе, экипировке или других передвижениях, в результате которых погиб один и более человек, за исключением случаев гибели людей, не являющихся работниками ОАО «РЖД» и (или) пассажирами, либо причинен тяжкий вред здоровью 5 и более человек, за исключением несчастных случаев, расследование и учет которых осуществляется в соответствии со статьей 227 Трудового кодекса Российской Федерации, либо возникла чрезвычайная ситуация, при которой пострадало 10 и более человек, либо поврежден железнодорожный подвижной состав до степени исключения из инвентаря, либо нарушены условия нормальной жизнедеятельности 100 и более человек;

5) нарушение условий жизнедеятельности – ситуация, при которой на определенной территории невозможно проживание людей в связи с гибелью или повреждением имущества, угрозой их жизни или здоровью;

6) несанкционированное движение железнодорожного подвижного состава на маршрут приема, отправления поезда или на перегон – самопроизвольный уход подвижного состава на станциях за предельный столбик (светофор, знак «Граница станции», знак «Граница подъездного пути»)

на маршрут приема, отправления поезда или на перегон, с перегона или с железнодорожных путей необщего пользования на станцию;

7) отправление поезда на занятый перегон – событие, при котором при открытом выходном светофоре или пригласительном сигнале или по разрешению на отправление, переданному машинисту поезда в соответствии с порядком, предусмотренным Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286, (далее – ПТЭ), и получении им при необходимости дополнительного указания или сигнала отправления поезд отправился (или проследовал без остановки) и проехал выходной светофор данного пути (а при отсутствии светофора – предельный столбик) хотя бы частью локомотива, в то время как впереди расположенный перегон (путь перегона, блок–участок или стрелочно–путевой участок) занят поездом любого направления или подвижным составом;

8) отправление поезда по неготовому маршруту – событие, при котором отправляющийся (следующий без остановки) поезд проследовал выходной светофор данного пути (а при отсутствии светофора – предельный столбик) хотя бы частью локомотива по разрешению на отправление, переданному машинисту поезда в соответствии с порядком, предусмотренным ПТЭ, и получении им при необходимости дополнительного указания или сигнала отправления при неготовом или неправильно подготовленном маршруте, ведущем на свободный перегон (блок–участок), а также когда поезду с электрической тягой приготовлен маршрут на неэлектрифицированный путь, путь со снятым напряжением в контактном проводе или с другим родом тока;

9) отцепка вагона от пассажирского или пригородного поезда в пути следования – отцепка вагона из-за неисправности, препятствующей его дальнейшему движению, на всех станциях, кроме станции отправления и станции назначения;

10) отцепка вагона от грузового поезда в пути следования на перегонах или промежуточных железнодорожных станциях из-за нагрева буks – отцепка вагона на всех станциях, кроме конечных станций гарантитного участка и станций, имеющих пункты технического осмотра;

11) отцепка вагона от поезда на промежуточной железнодорожной станции из-за нарушения технических условий погрузки грузов, багажа или грузобагажа – отцепка вагона от поезда из-за нарушения технических условий погрузки, которые могут вызвать падение груза или его части на путь, а также выход его за пределы габарита погрузки, на всех станциях, за исключением станций, на которых предусмотрено проведение коммерческого осмотра, в том числе при помощи технических средств;

12) падение на путь деталей подвижного состава – падение на путь (внутрь рельсовой колеи или на обочину пути) во время движения подвижного состава его детали (деталей), приведшее к невозможности его дальнейшего движения;

13) прием поезда на занятый путь – событие, при котором прибывающий поезд проследовал (хотя бы частью локомотива) входной (маршрутный) светофор по разрешающему показанию, пригласительному сигналу, или машинист поезда получил в соответствии с порядком, предусмотренным ПТЭ, разрешение на следование на станцию при маршруте, подготовленном на путь, занятый поездом или подвижным составом, за исключением случаев, предусмотренных ПТЭ;

14) прием поезда по неготовому маршруту – событие, при котором прибывающий поезд проследовал (хотя бы частью локомотива) входной (маршрутный) светофор по разрешающему показанию, пригласительному сигналу или машинист поезда получил в соответствии с порядком, предусмотренным ПТЭ, разрешение на следование на станцию на путь (участок пути), не занятый подвижным составом, при неготовом маршруте (стрелочные переводы, охранные и предохранительные устройства установлены не по маршруту следования), а также когда поезду с электрической тягой приготовлен маршрут на неэлектрифицированный путь или по неэлектрифициированному съезду, на путь с другим родом тока или на путь со снятым напряжением в контактном проводе;

15) происшествие при перевозке (транспортировке) опасных грузов – событие, связанное с просыпанием (проливом) опасных грузов, возникшим вследствие повреждения вагона или контейнера, повреждения упаковки, неплотно закрытых люков вагона, дефекта (повреждения) котла вагона–цистерны, дефекта (повреждения) арматуры котла вагона–цистерны, дефекта (повреждения) сливного прибора вагона–цистерны и вызвавшим нанесение ущерба жизни и здоровью людей, имуществу физических или юридических лиц, окружающей природной среде, приведшее к чрезвычайным ситуациям локального, муниципального, межмуниципального, регионального, межрегионального и федерального характера;

16) развал груза в пути следования, угрожающий безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта – случай падения груза (контейнера) или его части на путь, а также смещение, разворот, расстройство его крепления, вызвавшие выход за установленный габарит погрузки, за исключением грузов, перевозимых насыпью или наливом;

17) скрытый случай нарушения безопасности движения – нарушение безопасности движения, информация о котором не передана в соответствии с требованиями раздела II настоящего Положения;

18) сторонняя организация – организация или индивидуальный предприниматель, не входящие в состав холдинга «РЖД», осуществляющие функции перевозчиков и (или) собственников железнодорожного подвижного состава, выполняющие работы (оказывающие услуги), связанные с изготовлением, ремонтом, техническим обслуживанием железнодорожного подвижного состава или объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

19) столкновение железнодорожного подвижного состава – событие, при котором произошло соударение движущегося железнодорожного подвижного состава с другим движущимся или неподвижным железнодорожным подвижным составом, транспортным средством, в результате которого допущено повреждение локомотивов в объеме текущего ремонта или вагонов в объеме текущего отцепочного ремонта (или более сложного ремонта этого подвижного состава);

20) сход железнодорожного подвижного состава – событие, при котором хотя бы одно колесо движущегося железнодорожного подвижного состава сошло с головки рельса;

21) техническое заключение – документ, содержащий информацию об обстоятельствах, причинах и последствиях нарушения безопасности движения на инфраструктуре ОАО «РЖД», а также его классификацию;

22) тяжкий вред здоровью человека – вред, опасный для жизни человека: потеря зрения, речи, слуха либо какого-либо органа или утрата органом его функций, прерывание беременности, неизгладимое обезображивание лица, значительная стойкая утрата общей трудоспособности не менее чем на одну треть, полная утрата профессиональной трудоспособности;

23) чрезвычайная ситуация локального характера – обстановка на территории объекта, сложившаяся в результате нарушения безопасности движения, в результате которой количество пострадавших составляет не более 10 человек либо размер материального ущерба составляет не более 100 тыс. рублей;

24) чрезвычайная ситуация муниципального характера – обстановка на территории одного поселения или внутригородской территории города федерального значения, сложившаяся в результате нарушения безопасности движения, в результате которой количество пострадавших составляет не более 50 человек либо размер материального ущерба составляет не более 5 млн. рублей;

25) чрезвычайная ситуация межмуниципального характера – обстановка на территории двух и более поселений, внутригородских территорий города федерального значения или межселенной территории,

сложившаяся в результате нарушения безопасности движения, в результате которой количество пострадавших составляет не более 50 человек либо размер материального ущерба составляет не более 5 млн. рублей;

26) чрезвычайная ситуация регионального характера – обстановка на территории одного субъекта Российской Федерации, сложившаяся в результате нарушения безопасности движения, в результате которой количество пострадавших составляет свыше 50 человек, но не более 500 человек либо размер материального ущерба составляет свыше 5 млн. рублей, но не более 500 млн. рублей;

27) чрезвычайная ситуация межрегионального характера – обстановка на территории двух и более субъектов Российской Федерации, сложившаяся в результате нарушения безопасности движения, в результате которой количество пострадавших составляет свыше 50 человек, но не более 500 человек либо размер материального ущерба составляет свыше 5 млн. рублей, но не более 500 млн. рублей;

28) чрезвычайная ситуация федерального характера – обстановка, сложившаяся в результате нарушения безопасности движения, в результате которой количество пострадавших составляет свыше 500 человек либо размер материального ущерба составляет свыше 500 млн. рублей.

II. Требования к информированию о нарушениях безопасности движения

3. Работники ОАО «РЖД», оказавшиеся свидетелями или участниками допущенного нарушения безопасности движения на железнодорожной станции, незамедлительно сообщают о его возникновении с помощью любых доступных средств связи дежурному по железнодорожной станции (диспетчеру поездному), а на перегоне – одному из дежурных по соседним железнодорожным станциям (диспетчеру поездному), которые в установленном порядке передают информацию о случившемся.

Время информирования начальника оперативной смены (дежурного диспетчера) Ситуационного центра мониторинга и управления чрезвычайными ситуациями ОАО «РЖД» (далее – Ситуационный центр) о нарушении безопасности движения не должно превышать 20 минут с момента обнаружения нарушения.

Первоначальная информация о допущенном нарушении безопасности движения должна содержать дату, время, место возникновения, обстоятельства и последствия нарушения безопасности движения, выявленные на момент информирования.

4. Уточненная информация о допущенном нарушении безопасности движения по мере ее получения предоставляется в Ситуационный центр незамедлительно.

Информация о нарушениях безопасности движения, которые могут привести к серьезным осложнениям в графике движения поездов, предоставляется с указанием сведений о сложившейся поездной обстановке и принимаемых мерах по нормализации движения поездов.

Информация о нарушениях безопасности движения, в результате которых допущено причинение тяжкого вреда здоровью пассажиров или работников ОАО «РЖД», передается с указанием фамилий пострадавших, места их жительства и мерах по оказанию необходимой помощи с учетом требований Федерального закона «О персональных данных».

5. Начальник железной дороги устанавливает порядок информирования о нарушениях безопасности движения, допущенных в границах железной дороги:

органов управления железной дороги, региональных дирекций (центров, служб), региональных центров безопасности;

территориальных органов Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Ространснадзора, органов прокуратуры, Следственного комитета, внутренних дел и местного самоуправления, осуществляющих деятельность в границах железной дороги;

причастных к возникновению или последствиям нарушения безопасности движения дочерних обществ ОАО «РЖД» (далее – дочерние общества), владельцев (собственников) железнодорожного подвижного состава, грузоотправителей (грузополучателей) и иных сторонних организаций.

Порядок информирования о нарушениях безопасности движения устанавливается с учетом требований:

Инструкции о сроках и формах представления информации в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, утвержденной приказом МЧС России от 7 июля 1997 г. № 382;

Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденных приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344;

Порядка оперативного оповещения руководителей ОАО «РЖД» о транспортных происшествиях, иных событиях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, чрезвычайных ситуациях на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД», а также задержках высокоскоростных и скоростных поездов, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 22 июня 2015 г. № 1544р;

Положения о системе информационного реагирования ОАО «РЖД» на нештатные ситуации и Инструкции о действиях регионального ответственного

за информационное реагирование на нештатные ситуации, утвержденных приказом ОАО «РЖД» от 9 января 2017 г. № 1;

Регламента взаимодействия Ситуационного центра мониторинга и управления чрезвычайными ситуациями с аппаратом управления ОАО «РЖД», железными дорогами, функциональными филиалами и структурными подразделениями ОАО «РЖД» в штатном режиме функционирования и в режиме ликвидации последствий чрезвычайной ситуации, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 13 июня 2012 г. № 1171р.

III. Порядок образования комиссий ОАО «РЖД» для расследования нарушений безопасности движения

6. Для расследования нарушений безопасности движения на инфраструктуре ОАО «РЖД» образуются комиссии ОАО «РЖД», состав которых определяется в зависимости от первоначальной информации о последствиях и вероятных причинах допущенного нарушения безопасности движения.

7. Начальник железной дороги является председателем и определяет состав комиссии ОАО «РЖД» для расследования следующих нарушений безопасности движения:

крушение;

авария;

происшествие при перевозке (транспортировке) опасных грузов, приведшее к чрезвычайным ситуациям межрегионального и федерального характера;

столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным подвижным составом, сход железнодорожного подвижного состава на перегонах и станциях при поездной работе, не имеющие последствий крушений и аварий;

прием поезда на занятый путь;

отправление поезда на занятый перегон;

несанкционированное движение железнодорожного подвижного состава на маршрут приема, отправления поезда или на перегон;

проезд железнодорожным подвижным составом запрещающего сигнала светофора или предельного столбика.

В состав указанной комиссии включаются:

заместитель начальника железной дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов;

руководители соответствующих региональных дирекций (центров, служб);

руководители соответствующих структурных подразделений

(подразделений) региональных дирекций (центров, служб);

руководители региональной службы (отдела) развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре при транспортном происшествии, событии с пассажирским, почтово–багажным, грузопассажирским, людским поездом (по решению председателя комиссии);

другие уполномоченные представители дочерних обществ и сторонних организаций, причастных к возникновению нарушения безопасности движения (по решению председателя комиссии ОАО «РЖД»).

8. Первый заместитель начальника железной дороги является председателем и определяет состав комиссии ОАО «РЖД» для расследования следующих нарушений безопасности движения:

перевод стрелки под железнодорожным подвижным составом;

излом (обрыв) литых деталей железнодорожного подвижного состава (оси, осевой шейки или колеса, боковой рамы, надрессорной балки, хребтовой балки);

прием или отправление поезда по неготовому маршруту;

развал груза в пути следования, угрожающий безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

В состав указанной комиссии включаются:

дорожный отраслевой ревизор по безопасности движения поездов;

руководители соответствующих региональных дирекций (центров, служб);

руководители соответствующих структурных подразделений (подразделений) региональных дирекций (центров, служб);

руководители региональной службы (отдела) развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре при транспортном происшествии, событии с пассажирским, почтово–багажным, грузопассажирским, людским поездом (по решению председателя комиссии);

другие уполномоченные представители дочерних обществ и сторонних организаций, причастных к возникновению нарушения безопасности движения (по решению председателя комиссии ОАО «РЖД»).

9. Заместитель начальника железной дороги (по территориальному управлению) является председателем и определяет состав комиссии ОАО «РЖД» для расследования следующих нарушений безопасности движения:

столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным подвижным составом, сход железнодорожного подвижного состава при маневровой работе, экипировке или других передвижениях, не имеющее последствий крушений и аварий;

происшествие при перевозке (транспортировке) опасных грузов,

приведшее к чрезвычайным ситуациям локального, муниципального, межмуниципального и регионального характера;

столкновение железнодорожного подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде, не имеющее последствий крушений и аварий;

излом рельса под железнодорожным подвижным составом;

отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами;

затопление, пожар, нарушение целостности конструкций сооружений инфраструктуры ОАО «РЖД», вызвавшие полный перерыв движения поездов хотя бы по одному из путей на перегоне на один час и более.

В состав указанной комиссии включаются:

отраслевой ревизор по безопасности движения поездов (по территориальному управлению);

руководители соответствующих региональных дирекций (центров, служб);

руководители соответствующих структурных подразделений (подразделений) региональных дирекций (центров, служб);

руководители региональной службы (отдела) развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре при транспортном происшествии, событий с пассажирским, почтово–багажным, грузопассажирским, людским поездом (по решению председателя комиссии);

другие уполномоченные представители дочерних обществ, сторонних организаций, причастных к возникновению нарушения безопасности движения (по решению председателя комиссии ОАО «РЖД»).

10. Руководитель региональной дирекции (центра, службы) является председателем и определяет состав комиссии ОАО «РЖД» для расследования следующих нарушений безопасности движения:

происшествие, связанное с несанкционированным движением по железнодорожным путям транспортного средства, или столкновение железнодорожного подвижного состава с транспортным средством вне установленного железнодорожного переезда, не имеющие последствий крушений и аварий;

ложное появление на напольном светофоре разрешающего показания сигнала вместо запрещающего или появление более разрешающего показания сигнала вместо показания, требующего продолжения следования поезда с уменьшенной скоростью;

отцепка вагона от грузового поезда в пути следования на перегонах или промежуточных железнодорожных станциях из–за нагрева букс;

отцепка вагона от пассажирского или пригородного поезда в пути следования;

саморасцеп автосцепок в поездах;
обрыв автосцепки железнодорожного подвижного состава;
взгорание груза в вагоне или контейнере при его эксплуатации;
повреждение или отказ локомотива, вызвавшие вынужденную остановку пассажирского поезда на перегоне или промежуточной станции, если дальнейшее движение поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива;

отмена отправления пассажирского поезда с железнодорожной станции отправления или высадка пассажиров из поезда на промежуточной железнодорожной станции из-за технической неисправности железнодорожного подвижного состава;

отцепка вагона от поезда на промежуточной железнодорожной станции из-за нарушения технических условий погрузки грузов, багажа или грузобагажа;

падение на путь деталей железнодорожного подвижного состава;

наезд железнодорожного подвижного состава на механизмы, оборудование и посторонние предметы (объекты).

В состав указанной комиссии включаются руководители соответствующих структурных подразделений (подразделений) региональных дирекций (центров, служб).

В случае если по первоначальной информации к нарушению безопасности движения, указанному в настоящем пункте, причастны работники структурных подразделений более одного функционального филиала ОАО «РЖД», председатель и состав комиссии ОАО «РЖД» определяются первым заместителем начальника железной дороги.

11. Президент ОАО «РЖД», первый вице-президент или вице-президент, курирующий вопросы безопасности движения поездов, при необходимости могут образовать комиссию для расследования нарушений безопасности движения, указанных в пунктах 7–10 настоящего Положения.

В случае образования комиссии, указанной в настоящем пункте, ранее образованная комиссия упраздняется. Председатель упраздненной комиссии включается в состав комиссии, образованной в соответствии с настоящим пунктом.

12. Комиссия ОАО «РЖД» образовывается оперативным приказом, в котором указываются председатель и члены комиссии, а также расследуемое нарушение безопасности движения.

Оперативный приказ с помощью любых доступных средств связи доводится до сведения членов комиссии ОАО «РЖД»:

начальником оперативной смены Ситуационного центра – в случаях, если состав комиссии ОАО «РЖД» определен президентом ОАО «РЖД»,

первым вице–президентом или вице–президентом, курирующим вопросы безопасности движения поездов;

дежурным по аппарату главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги – в случаях, если состав комиссии ОАО «РЖД» определен начальником железной дороги, его первым заместителем или заместителем (по территориальному управлению);

диспетчерским аппаратом соответствующей региональной дирекции (центра, службы) – в случаях, если состав комиссии ОАО «РЖД» определен руководителем региональной дирекции (центра, службы).

Члены комиссии ОАО «РЖД», указанные в соответствующем оперативном приказе, обязаны прибыть к месту расследования нарушения безопасности движения и провести его в соответствии с настоящим Положением.

13. Организация расследования возлагается на председателя комиссии ОАО «РЖД». Его указания (поручения) являются обязательными для исполнения всеми работниками ОАО «РЖД», привлекаемыми к выявлению обстоятельств и причин возникновения нарушения безопасности движения.

Председатель комиссии ОАО «РЖД» несет персональную ответственность за качество расследования и урегулирование всех разногласий по вопросу причины возникновения нарушения безопасности движения.

14. Работа комиссии ОАО «РЖД» считается завершенной после оформления и подписания технического заключения в порядке, установленном настоящим Положением.

IV. Порядок действий комиссии ОАО «РЖД» на месте нарушения безопасности движения

15. Место нарушения безопасности движения осматривается на предмет наличия признаков несанкционированного вмешательства в функционирование объектов инфраструктуры ОАО «РЖД» и железнодорожного подвижного состава, наложения посторонних предметов на железнодорожный путь и его расшивки, разборки рельсовых скреплений, пропажи деталей железнодорожного подвижного состава, элементов верхнего строения пути, других предметов, груза или его отдельных частей, средств крепления груза.

16. На месте нарушения безопасности движения и в ходе расследования осуществляются следующие действия:

принимаются меры по оказанию помощи пострадавшим, восстановлению движения и ликвидации последствий;

определяются время и скорость железнодорожного подвижного состава, при которой допущено нарушение безопасности движения, режимы управления, торможения и тормозной путь;

фиксируются погодные условия на момент возникновения нарушения безопасности движения;

снимаются показания с приборов регистрации, расшифровываются служебные переговоры, имеющие отношение к допущенному нарушению безопасности движения;

изымаются скоростемерная лента (накопитель информации систем регистрации параметров движения поезда), ленты путеизмерительных средств и файлы регистрации дефектоскопных средств, натурный лист поезда, перевозочные документы, справка об обеспечении поезда тормозами и их действии, бланк предупреждения об ограничении скорости движения, маршрутный лист машиниста и журнал технического состояния локомотива, моторвагонного подвижного состава или специального железнодорожного подвижного состава;

собираются данные о плане и профиле пути, других параметрах, характеризующих состояние железнодорожного пути по результатам его последней проверки вагонами–путеизмерителями (путеизмерительными тележками), вагонами–дефектоскопами (дефектоскопными тележками) и на основании записей в книгах форм ПУ–28 и ПУ–29, о железнодорожном подвижном составе, причастном к нарушению безопасности движения (год изготовления, дата и место проведения всех видов ремонта включительно до капитального, причины, вызвавшие ремонт, а также параметры ходовых частей и автосцепных устройств после выпуска из ремонта и в эксплуатации, состояние его тормозного оборудования, при наличии перекос кузова и смещение груза), письменные объяснения работников ОАО «РЖД», непосредственно причастных к случившемуся, а также свидетелей (при необходимости – с использованием аудио– и видеозаписи);

проводятся контрольные проверки работы тормозов поезда, устройств радиосвязи и приборов безопасности на локомотиве, значения и видимости сигналов, состояния и работы устройств автоматики и телемеханики, связи, электрификации и электроснабжения, технической и технологической документации каждого хозяйства, причастного к нарушению безопасности движения, на ее соответствие установленным требованиям, расчеты схемы размещения и крепления груза или эскиза погрузки, а также средств крепления груза, измерения изломанных деталей (рельсов, осевой шейки колесной пары, оси железнодорожного подвижного состава, других деталей, груза или его отдельных частей), ручные промеры пути при наличии схода железнодорожного подвижного состава, в ходе которых контролируется ширина колеи и положение пути по уровню (через 1 м пути на длине участка 100 м перед местом схода и на расстоянии 50 м за местом схода), снимаются отиски с мест их клеймения, делаются эскизы с изломанных частей,

замеряется боковой износ рельсов (с шагом 1 м в зоне предполагаемого схода и на расстоянии 100 м перед местом схода), если имело место перекатывание колеса через головку рельса, измеряется стрела изгиба от хорды (длиной 20 м или 10 м с шагом 2 м по 100 м в обе стороны от места схода);

производятся видео- или фотосъемка общего вида последствий нарушения безопасности движения, в том числе при наличии следов схода железнодорожного подвижного состава с рельсов (с указанием их координат), повреждений железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», положения деталей и узлов железнодорожного подвижного состава, средств крепления грузов, деталей и механизмов, обнаруженных посторонних предметов, контрольное взвешивание грузов, выписки из установленных учетно-отчетных форм об использовании железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», которые могут иметь значение для выявления причины возникновения нарушения безопасности движения, а также извлечения из правил, инструкций, регламентов и других нормативных документов;

составляются схемы повреждений пути и расположения железнодорожного подвижного состава, следов его схода с рельсов с привязкой к километру и пикетам, начала схода и места остановки железнодорожного подвижного состава, расположения обнаруженных посторонних предметов, изломанных деталей, положения деталей железнодорожного подвижного состава и схема фактического формирования поезда, акты осмотра места нарушения безопасности движения, технического состояния железнодорожного подвижного состава, в том числе не сошедшего с рельсов (технического состояния тормозной магистрали, ходовых частей, наличия характерных повреждений на поверхности катания колесных пар и др.), объектов инфраструктуры ОАО «РЖД» (параметры пути, устройств автоматики и телемеханики, связи, электрификации и электроснабжения), размещения, крепления и состояния груза, имеющие значение для выявления причины нарушения безопасности движения, состояния и работы технических средств безопасности движения, имеющих отношение к его возникновению;

осуществляются иные действия, необходимые для выявления причины возникновения нарушения безопасности движения.

Все акты, схемы, фотоснимки, видеозаписи, эскизы, результаты проведенных экспериментов, расчетов, исследований и другие документы составляются и подписываются работниками ОАО «РЖД», непосредственно привлеченными к расследованию по указанию (поручению) председателя комиссии ОАО «РЖД».

Указанные в настоящем пункте действия осуществляются при необходимости для каждого нарушения безопасности движения.

17. Работники ОАО «РЖД», оказавшиеся непосредственными участниками нарушения безопасности движения, могут направляться на медицинское освидетельствование на состояние алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения в порядке, установленном Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

18. Руководители структурных подразделений (подразделений) региональных дирекций (центров, служб) ОАО «РЖД», причастных к допущенному нарушению безопасности движения, в течение всего периода расследования обеспечивают сохранность элементов верхнего строения пути, деталей железнодорожного подвижного состава, предметов груза и средств их крепления, лент скоростемера (файлов накопителя информации систем регистрации параметров движения поезда), лент или файлов регистраторов вагонов–путьизмерителей (путьизмерительных тележек), вагонов–дефектоскопов (дефектоскопных тележек), перевозочных документов на груз, записей видеонаблюдения и регистраторов переговоров, других предметов и документов, которые могут иметь значение для выявления причины возникновения нарушения безопасности движения. Решение о сроке их дальнейшего хранения и о необходимости их направления на экспертизу принимает председатель комиссии ОАО «РЖД».

19. Результаты работы комиссии ОАО «РЖД» оформляются техническим заключением, составленным в соответствии с Методическими рекомендациями по написанию технических заключений при расследовании нарушений безопасности движения, утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 16 июля 2012 г. № 1396р.

Техническое заключение подписывается председателем и членами комиссии ОАО «РЖД», указанными в соответствующем оперативном приказе, должностными лицами региональных дирекций (центров, служб), по ответственности которых допущено нарушение безопасности движения, а также иными должностными лицами,ключенными в состав комиссии в соответствии с настоящим Положением.

Техническое заключение оформляется в сроки, установленные пунктом 13 Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденного приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344.

Срок оформления технического заключения может быть продлен по решению Ространснадзора на основании мотивированного обращения председателя комиссии ОАО «РЖД», направленного за сутки до окончания ее работы в территориальные органы Ространснадзора в пределах региона транспортного обслуживания железных дорог в порядке, установленном

пунктом 14 Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденного приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344.

20. Все разногласия о причинах возникновения нарушения безопасности движения, возникшие у членов комиссии ОАО «РЖД», являющихся должностными лицами ОАО «РЖД», должны быть урегулированы до оформления технического заключения.

V. Порядок взаимодействия с комиссией Ространснадзора и сторонними организациями при расследовании нарушений безопасности движения

21. Комиссия Ространснадзора осуществляет свою работу независимо от работы комиссии ОАО «РЖД». Председатель комиссии ОАО «РЖД» осуществляет взаимодействие с комиссией Ространснадзора, целями которого являются:

организация совместного осмотра места нарушения безопасности движения, а также обнаруженных на нем элементов верхнего строения пути, деталей железнодорожного подвижного состава и других предметов, которые могут иметь значение для выявления причины его возникновения;

представление копий документов, необходимых для объективного выявления причин и обстоятельств допущенного нарушения безопасности;

обмен мнениями о причинах возникновения нарушения безопасности движения.

22. При выявлении причастности сторонней организации к нарушению безопасности движения председатель комиссии ОАО «РЖД» в течение 12 часов направляет в эту организацию уведомление с помощью любых доступных средств связи, позволяющих контролировать получение информации лицом, которому оно направлено, с предложением принять участие в расследовании и в течение суток с момента его получения проинформировать о своем решении. В уведомлении указываются обстоятельства нарушения безопасности движения, дата, время и место сбора комиссии ОАО «РЖД», ее состав и сроки расследования.

При отказе сторонних организаций от участия в расследовании или неприбытии к месту его проведения делается соответствующая отметка в техническом заключении.

При согласии сторонних организаций принять участие в расследовании их уполномоченные представители включаются в состав комиссии ОАО «РЖД». К техническому заключению обязательно прилагаются документы, подтверждающие полномочия представителей сторонних организаций.

Члены комиссии ОАО «РЖД», в случае несогласия с выводами, сделанными в техническом заключении, свое обоснованное особое мнение (заверенное их подписями) направляют в территориальный орган Ространснадзора в пределах региона транспортного обслуживания железных дорог для проведения дополнительного расследования и прилагают его к техническому заключению. Решения, принятые комиссией Ространснадзора, в таких случаях являются обязательными для исполнения ОАО «РЖД».

VI. Оформление и хранение материалов расследования нарушений безопасности движения

23. Сбор и оформление материалов расследования нарушения безопасности движения обеспечивают:

заместитель начальника железной дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов – по нарушениям безопасности движения, указанным в пунктах 7–8 настоящего Положения;

заместитель главного ревизора по безопасности движения поездов (по территориальному управлению) – по нарушениям безопасности движения, указанным в пункте 9 настоящего Положения;

руководитель региональной дирекции, центра, службы (председатель комиссии ОАО «РЖД») – по нарушениям безопасности движения, указанным в пункте 10 настоящего Положения.

Подготовку материалов расследования нарушения безопасности движения осуществляют руководители региональных дирекций (центров, служб) функциональных филиалов ОАО «РЖД» и их структурных подразделений (подразделений), имеющих непосредственное отношение к допущенному нарушению безопасности движения.

24. Материалы расследования нарушения безопасности движения должны содержать следующие документы:

опись дела;

копия оперативного приказа об образовании комиссии ОАО «РЖД»;

справка о ликвидации последствий нарушения безопасности движения с указанием имевших место недостатков в организации восстановительных работ (при наличии);

техническое заключение комиссии ОАО «РЖД», особое мнение, заверенное их подписями (при наличии) и техническое заключение комиссии Ространснадзора (при наличии);

акт расследования формы РБУ–1 (РБУ–1Ксх) или формы РБУ–3 (РБУ–3Ксх);

список пострадавших с предварительными диагнозами (при наличии);

акты о повреждении железнодорожного подвижного состава и объектов

инфраструктуры ОАО «РЖД»;

материалы, полученные с применением фото- и видеосъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации, подтверждающие причину нарушения безопасности движения, схемы с указанием имеющихся отступлений от норм содержания объектов инфраструктуры ОАО «РЖД» и железнодорожного подвижного состава, перечень нанесенных им повреждений;

результаты расшифровки скоростемерных лент, модуля памяти или кассеты регистрации параметров движения подвижного состава (с указанием места хранения оригинала документа), имеющие отношение к расследуемому нарушению безопасности движения;

акты о состоянии и работе объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», имеющие отношение к расследуемому нарушению безопасности движения;

копии натурных листов поездов;

копии перевозочных документов;

результаты и (или) материалы проведенных исследований, испытаний, специальных экспертиз (в случае их проведения);

копия исполненного графика движения поездов;

выписки из установленных учетно-отчетных форм по использованию железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры ОАО «РЖД» в части, касающейся причины нарушения безопасности движения;

справка о ресурсах, затраченных на восстановление объектов инфраструктуры ОАО «РЖД»;

справка о причиненном ущербе;

метеорологическая справка;

сведения о работниках ОАО «РЖД», причастных к нарушению безопасности движения, о режиме их труда и отдыха, их объяснения и результаты последней аттестации на знание ПТЭ и нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и нормативных актов ОАО «РЖД», регулирующих вопросы обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также заключения о медицинском освидетельствовании, необходимость которого определяется в каждом конкретном случае;

другие документы, подтверждающие причину нарушения безопасности движения.

Комплект документов в материалах расследования определяется председателем комиссии ОАО «РЖД» для каждого конкретного случая нарушения безопасности движения.

Обработка персональных данных осуществляется в соответствии с требованиями Федерального закона «О персональных данных».

25. Материалы расследования нарушения безопасности движения оформляются в течение не более 15 календарных дней с момента оформления технического заключения. Данные материалы оформляются не менее чем в 2 экземплярах, один из которых при наличии официального запроса от Ространснадзора, его территориального органа в пределах региона транспортного обслуживания железной дороги и других компетентных органов в пределах их территориальных полномочий направляется заявителю в срок, не превышающий 15 дней с момента получения соответствующего запроса.

26. Хранение материалов расследования по всем случаям нарушений безопасности движения осуществляется в системе делопроизводства аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги, в границах которой допущено нарушение безопасности движения, в порядке, установленном распоряжением ОАО «РЖД» от 28 декабря 2007 г. № 2474р «Об утверждении Перечня документов, образующихся в деятельности ОАО «Российские железные дороги», с указанием сроков хранения».

Порядок предоставления материалов расследования в аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги устанавливается начальником железной дороги.

Копии материалов расследования крушений и аварий направляются заместителем начальника железной дороги – главным ревизором по безопасности движения поездов в Департамент безопасности движения ОАО «РЖД» не позднее 5 дней с момента их оформления.

VII. Проведение совещаний по определению причинно–следственных связей нарушений безопасности движения

27. Совещание по определению причинно–следственных связей нарушения безопасности движения проводится:

по нарушениям безопасности движения, указанным в пункте 7 настоящего Положения, – вице–президентом, курирующим причастное к нарушению безопасности движения хозяйство, не позднее 25 рабочих дней после оформления материалов расследования;

по нарушениям безопасности движения, указанным в пунктах 8–9 настоящего Положения, – начальником железной дороги не позднее 20 рабочих дней после оформления материалов расследования;

по нарушениям безопасности движения, указанным в пунктах 7–9 настоящего Положения, – заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению) не позднее 15 рабочих дней после оформления материалов расследования;

по нарушениям безопасности движения указанным в пунктах 7–10 настоящего Положения, – руководителями региональных дирекций (центров)

не позднее 10 рабочих дней после оформления материалов расследования;

по нарушениям безопасности движения указанным в пунктах 7–10 настоящего Положения, – руководителями структурных подразделений (подразделений) региональных дирекций (центров) не позднее 7 рабочих дней после оформления материалов расследования.

Президент ОАО «РЖД», первый вице–президент, старшие вице–президенты, вице–президенты, директора ОАО «РЖД», руководители функциональных филиалов ОАО «РЖД» и начальники железных дорог могут при необходимости назначить дополнительное совещание по определению причинно–следственных связей нарушений безопасности движения, допущенных на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Перед проведением такого совещания президентом ОАО «РЖД», первым вице–президентом, старшим вице–президентом, вице–президентом, директором ОАО «РЖД» обстоятельства и причины нарушения безопасности движения должны быть рассмотрены начальником железной дороги и руководителем соответствующего функционального филиала ОАО «РЖД».

28. Должностное лицо ОАО «РЖД», возглавляющее совещание по определению причинно–следственных связей нарушения безопасности движения, телеграммой информирует причастные к нарушению безопасности движения функциональные филиалы ОАО «РЖД», дочерние общества и сторонние организации о дате, месте и времени его проведения.

Работники ОАО «РЖД» и дочерних обществ, указанные в телеграмме, вне зависимости от территориальной принадлежности, обязаны прибыть на совещание по определению причинно–следственных связей нарушения безопасности движения с материалами и предложениями о мерах организационного, технического, технологического или нормативного характера, предупреждающих возникновение установленной в ходе расследования причины (причин) нарушения безопасности движения.

Сторонние организации принимают решение о своем участии в совещании самостоятельно.

29. На совещании по определению причинно–следственных связей нарушения безопасности движения устанавливаются причины допущенного нарушения безопасности движения, действия или бездействие его непосредственных участников и их работодателей, меры по предупреждению установленных причин в будущем и ответственные за их возникновение региональные дирекции (центры, службы) и их структурные подразделения (подразделения) ОАО «РЖД», дочерние общества или сторонние организации, размер ущерба от допущенного нарушения безопасности движения.

Результаты совещания по определению причинно–следственных связей нарушения безопасности движения оформляются протоколом с последующим

контролем за выполнением принятых решений в порядке, установленном в ОАО «РЖД».

30. Контроль за соблюдением срока проведения совещания по определению причинно-следственных связей нарушения безопасности движения и объективности учета нарушения безопасности движения обеспечивает аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги и Департамент безопасности движения ОАО «РЖД» с использованием автоматизированной системы управления безопасностью движения (АС РБ).

VIII. Порядок учета нарушений безопасности движения

31. Учет нарушений безопасности движения ведется отдельно по функциональным филиалам ОАО «РЖД», дочерним обществам и сторонним организациям, указанным в протоколе совещания по рассмотрению обстоятельств и причин возникновения нарушения безопасности движения, а также по железным дорогам, в границах которых они были допущены, в соответствии с Положением о порядке учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуре ОАО «РЖД», в автоматизированной системе управления безопасностью движения, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 17 ноября 2015 г. № 2703р.

32. Учет нарушений безопасности движения осуществляется с использованием АС РБ в соответствии с пунктом 16 Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденного приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344.

В случае если нарушение безопасности движения допущено по нескольким причинам, то учет осуществляется по первой причине.

В случае если нарушение безопасности движения допущено по причине невыполнения работником обязанностей по совмещенной профессии, то учет осуществляется функциональным филиалом ОАО «РЖД», структурным подразделением (подразделением), в котором работник выполнял дополнительную работу по совмещенной профессии.

33. Учет скрытых случаев нарушений безопасности движения осуществляется по дате их выявления после расследования, проведенного в соответствии с настоящим Положением. Меры и степень ответственности работников ОАО «РЖД», допустивших сокрытие (искажение) информации о нарушении безопасности движения, определяются работодателем в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и

нормативными документами ОАО «РЖД».

34. Учет нарушений безопасности движения осуществляют:

Департамент безопасности движения ОАО «РЖД» – в целом по инфраструктуре ОАО «РЖД»;

аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги – в границах соответствующей железной дороги, на территории которой они допущены.

35. Ввод оперативных данных о нарушении безопасности движения в АС РБ осуществляют дежурный работник аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги, на территории которой произошло нарушение безопасности движения, не позднее 24 часов с момента его возникновения.

36. Департамент безопасности движения ОАО «РЖД» и аппарат главного ревизора по безопасности движения железной дороги ежемесячно, до 15 числа, представляют в Ространснадзор и его территориальные органы соответственно отчеты о нарушениях безопасности движения, допущенных на инфраструктуре ОАО «РЖД», по форме, установленной Ространснадзором. Представляемая информация должна содержать сведения о принятых решениях судебных органов по допущенным нарушениям безопасности движения (при наличии).

IX. Заключительные положения

37. Основанием для пересмотра решения об учете допущенного нарушения безопасности движения являются:

решения судебных органов или предписания Ространснадзора, вынесенные в установленном порядке;

решение вице-президента, курирующего вопросы безопасности движения, при выявлении необъективности учета нарушения безопасности движения.

38. Решение о пересмотре ответственности за возникновение нарушения безопасности движения принимается на совещании, проводимом в соответствии с разделом VII настоящего Положения.
