

**Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26
марта 2015 года № 334**

**Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте
(с изменениями и дополнениями по состоянию на 22.06.2017 г.)**

В соответствии с подпунктом 34-11) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года «О железнодорожном транспорте» **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила безопасности на железнодорожном транспорте (далее - Правила).
2. Комитету транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (Асавбаев А.А.) обеспечить:
 - 1) в установленном законодательством порядке государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;
 - 2) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан направление его копии на официальное опубликование в периодические печатные издания и информационно-правовую систему «Әділет»;
 - 3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и на интранет-портале государственных органов;
 - 4) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, предусмотренных подпунктами 1), 2) и 3) пункта 2 настоящего приказа.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.
4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

**Исполняющий обязанности
Министра по инвестициям и развитию
Республики Казахстан**

Ж. Касымбек

Утверждены
приказом исполняющего обязанности
Министра по инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 26 марта 2015 года № 334

**Правила
безопасности на железнодорожном транспорте**

1. Общие положения

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

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

3. В настоящих Правилах используются следующие понятия:

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

2) сертификат безопасности - документ, удостоверяющий соответствие системы управления безопасностью участника перевозочного процесса, за исключением пользователей услуг по перевозке и операторов вагонов (контейнеров), по форме, согласно [приложению 1](#) к настоящим Правилам.

2. Порядок обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте

Параграф 1. Общие требования

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

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

1) укомплектование и расстановку кадров в соответствии с перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований, предъявляемых к ним, утвержденным [приказом](#) и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 20 сентября 2010 года № 424 «Об утверждении Перечня должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований, предъявляемых к ним» (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 6581);

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

3) укрепление трудовой дисциплины;

4) проведение периодического медицинского осмотра работников, а также предсменное освидетельствование локомотивных бригад и работников, непосредственно связанных с движением поездов, в соответствии со [статьей 155](#) Кодекса Республики Казахстан от 18 сентября 2009 года «О здоровье народа и системе здравоохранения» и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области здравоохранения;

5) совершенствование системы профессиональной подготовки, обучения, повышения квалификации работников основных профессий железнодорожного транспорта с учетом внедрения новой техники, технологий и инструментов менеджмента, а также отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях;

6) проведение периодических проверок работников, связанных с движением поездов, на предмет знания настоящих Правил, Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта, утверждаемых в соответствии с [подпунктом 34-12\) пункта 2 статьи 14](#) Закона (далее - ПТЭ), [приказа](#) Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 апреля 2011 года № 209 «Об утверждении Инструкции по

сигнализации на железнодорожном транспорте» (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 6954) (далее - Инструкция), [приказа](#) Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 мая 2011 года № 291 «Об утверждении Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте» (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 7021);

7) проведение ежедекадных проверок по тематике «День безопасности движения»;

8) осуществление постоянной работы по повышению качества ремонта и содержания пути, искусственных сооружений, подвижного состава, устройств сигнализации и связи, электроснабжения, железнодорожных переездов, оборудования, механизмов и других технических средств транспорта;

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

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

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

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

13) обобщение и распространение опыта безаварийной работы;

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

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

безопасные условия для жизни и здоровья человека, проезда пассажиров;

безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа;

безопасность движения при эксплуатации технических средств железнодорожного транспорта;

охрану объектов железнодорожного транспорта, находящихся в их ведении, согласно [приказу](#) Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 ноября 2005 года № 344-І «Об утверждении Перечня грузов, подлежащих сопровождению военизированной охраной при перевозке железнодорожным транспортом» (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 3931);

экологическую безопасность;

противопожарную безопасность;

санитарно-эпидемиологическую безопасность.

6. Железнодорожные пути, железнодорожные станции, пассажирские платформы, а также другие объекты железнодорожного транспорта, связанные с движением поездов и маневровой работой, являются зонами повышенной опасности и должны иметь сигнальное ограждение в соответствии с ПТЭ и [Инструкцией](#).

7. Объекты, на территориях которых осуществляются производство, хранение, погрузка, выгрузка (разгрузка), транспортировка опасных грузов, должны быть удалены от железнодорожных путей, населенных пунктов, предприятий, зданий и сооружений на необходимые расстояния, в соответствии с требованиями строительных норм и правил.

Владельцы линий связи, электропередач, нефтепроводов, газопроводов и других пересекающих железнодорожные пути, или находящихся в непосредственной близости от них сооружений, обеспечивают безопасность их функционирования и соблюдение установленных норм строительства и эксплуатации указанных сооружений, а также своевременное информирование уполномоченных органов и организации

железнодорожного транспорта о возникновении аварий или аварийных ситуациях, угрожающих безопасности движения.

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

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

9. Безопасность производства погрузочно-разгрузочных работ должна быть обеспечена:

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

подготовкой и организацией мест производства работ;

применением средств защиты работающих;

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

10. При содержании и эксплуатации производственных и других помещений, зданий, сооружений, оборудования, транспортных средств, перевозке пассажиров и грузов обеспечивают соблюдение санитарно-эпидемиологических требований и требований пожарной безопасности.

11. Пожарная безопасность обеспечивается:

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

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

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

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

Пункт 12 изложен в редакции [приказа](#) Министра по инвестициям и развитию РК от 21.02.17 г. № 105 (см. [стар. ред.](#))

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

крушение;

авария;

событие;

инцидент.

Пункт 13 изложен в редакции [приказа](#) Министра по инвестициям и развитию РК от 21.02.17 г. № 105 (см. [стар. ред.](#))

13. К крушениям относятся случаи столкновения, схода железнодорожного подвижного состава, специального подвижного состава на магистральных, станционных, подъездных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, в результате которых погибли люди или поврежден железнодорожный подвижной состав, специальный подвижной состав до степени исключения его из инвентаря.

Пункт 14 изложен в редакции [приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 21.02.17 г. № 105 \(см. стар. ред.\)](#)

14. К авариям относятся случаи столкновения, схода железнодорожного подвижного состава, специального подвижного состава на магистральных, станционных, подъездных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, в результате которых получили тяжкие телесные повреждения люди или поврежден железнодорожный подвижной состав, специальный подвижной состав в объеме капитального ремонта.

Пункт 15 изложен в редакции [приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 21.02.17 г. № 105 \(см. стар. ред.\)](#)

15. К событиям относятся случаи столкновения, схода железнодорожного подвижного состава, специального подвижного состава на магистральных, станционных, подъездных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, но не имеющие последствия, указанные в [пунктах 13 и 14](#) настоящих Правил.

Пункт 16 изложен в редакции [приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 21.02.17 г. № 105 \(см. стар. ред.\)](#)

16. К инцидентам относятся следующие случаи:

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

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

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

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

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

6) уход подвижного состава на маршрут приема-отправления поезда, на прилегающий перегон на станциях, подъездных путях, в том числе на железнодорожных путях по договорам концессии, за предельный столбик, со станции на перегон или с перегона на станцию, но не имеющий последствий, указанных в [пунктах 13, 14 и 15](#) настоящих Правил;

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

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

9) излом (надрыв) хребтовой балки подвижного состава;

- 10) отцепка вагона от пассажирского поезда в пути следования из-за технических неисправностей (учитывается на всех станциях, кроме станции формирования пассажирского поезда);
- 11) отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами;
- 12) перекрытие разрешающего сигнала светофора на запрещающее, повлекшее проезд подвижным составом запрещающего показания сигнала светофора на станции - случай, когда из-за неисправности устройств сигнализации, рельсовых цепей, выключения электроэнергии или ошибки персонала, произошло перекрытие разрешающего показания светофора на запрещающий, повлекшее проезд подвижным составом запрещающего сигнала светофора на станции (за исключением перекрытия сигнала с его проездом в случаях отключения устройств по внешнему электроснабжению);
- 13) неисправность локомотива в поезде, в результате которой потребовалась его замена (учитывается на всех станциях, кроме пунктов смены локомотивных бригад, а также пунктов с основным или оборотным локомотивным депо);
- 14) развал груза в пути следования - случай падения груза или его части на железнодорожный путь, а также смещение, разворот, расстройство крепления груза и другие неисправности, вызвавшие выход груза за установленный габарит погрузки подвижного состава;
- 15) не ограждение сигнальными знаками места производства путевых работ на перегонах и станциях;
- 16) появление на:
 - светофоре ложного разрешающего показания сигнала вместо запрещающего;
 - локомотивном светофоре ложного разрешающего показания сигнала вместо запрещающего, когда автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи на перегоне;
- 17) саморасцеп автосцепок или других сцепных устройств подвижного состава в поезде;
- 18) обрыв автосцепки или других сцепных устройств подвижного состава в поезде;
- 19) падение на железнодорожный путь деталей подвижного состава;
- 20) отцепка вагона от поезда на перегоне или станциях из-за нарушений технических условий погрузки груза и/или образовавшейся течи опасного груза (учитывается на всех станциях, кроме станции имеющих пункты коммерческого осмотра);
- 21) неисправности пути, подвижного состава, в том числе вагонов производства компании «PatentesTalgo S.L.», устройств сигнализации, централизации, блокировки и связи, контактной сети, электроснабжения и других технических средств в результате которых допущена задержка поезда на перегоне или на станции более 1 часа;
- 22) случаи наезда на людей на магистральных, станционных, подъездных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии;
- 23) случаи наезда на скот на магистральных, станционных, подъездных путях или на железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии с повреждением подвижного состава, требующим его отцепку от поезда;
- 24) отцепка вагонов от грузового поезда в пути следования из-за технических неисправностей (учитывается во всех случаях, кроме основных пунктов технического обслуживания);
- 25) заявлен «толчок» машинистом локомотива в пути из-за нарушения содержания верхнего строения пути;
- 26) погодные условия, при температуре наружного воздуха ниже минус 35°C, порывах ветра более 20 м/сек, грозových явлениях, обледенениях контактного провода электрифицированных участков, повлекшие сбой нарушения нормальной работы сигнализации, централизации и блокировки и связи, энергоснабжения;

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

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

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

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

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

17, 18. Исключены в соответствии с [приказом](#) Министра по инвестициям и развитию РК от 21.02.17 г. № 105 (*см. стар. ред.*)

Параграф 2. Система управления безопасностью на железнодорожном транспорте

19. Участники перевозочного процесса, за исключением пользователей услуг по перевозке и операторов вагонов (контейнеров), должны разработать и внедрить систему управления безопасностью перевозочного процесса.

Примечание: Участники перевозочного процесса могут руководствоваться международными стандартами [ISO 9001:2008](#) «Система менеджмента качества. Требования», [ISO 14001:2004](#) «Система экологического менеджмента. Требования и руководство по их управлению», [OHSAS 18001:2007](#) «Система менеджмента охраны здоровья и обеспечения безопасности труда. Требования».

20. Система управления безопасностью участников перевозочного процесса включает:

1) политику в области безопасности движения, устанавливающую приоритет безопасности деятельности и содержащую принципы управления безопасностью, указанные в [пункте 21](#) настоящих Правил, который утверждается руководителем участника перевозочного процесса и доводится до сведения всего персонала;

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

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

4) процедуру оценки требований нормативных правовых актов Республики Казахстан и технических регламентов. Участник перевозочного процесса обеспечивает разработку перечня идентифицированных требований нормативных правовых актов Республики Казахстан и технических регламентов, которым должна соответствовать деятельность участника перевозочного процесса. Данный перечень обновляется не реже, чем один раз в три года. Участником перевозочного процесса устанавливается процедура проведения оценки требований нормативных правовых актов Республики Казахстан и технических регламентов с указанием методики, ответственных и периодичности проведения оценки. По результатам оценки составляется отчет, который доводится до сведения всего персонала и представляется руководителю участника перевозочного процесса для принятия соответствующих решений;

5) обеспечение соответствующими людскими, производственными и финансовыми ресурсами, требуемыми для достижения целей по безопасности участника перевозочного процесса посредством:

установления и распределения обязанностей, ответственности и полномочий работников участника перевозочного процесса в обеспечении безопасности;

повышения квалификации и осведомленности персонала;

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

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

21. Система управления безопасностью участников перевозочного процесса разрабатывается с соблюдением следующих принципов:

1) ориентация на потребителя;

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

3) вовлечение работников всех уровней;

4) использование процессного подхода - определение процессов в деятельности участника перевозочного процесса и эффективное управление ими;

5) применение системного подхода - управлять системой взаимосвязанных процессов;

6) постоянное улучшение деятельности;

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

8) развитие взаимовыгодных отношений с поставщиками, так как участник перевозочного процесса и его поставщики взаимозависимы.

22. Область действия системы управления безопасностью движения охватывает управленческие и производственные процессы и распространяться на всех участников перевозочного процесса, за исключением пользователей услуг по перевозке и операторов вагонов (контейнеров).

23. Соответствие системы управления безопасностью участника перевозочного процесса требованиям по безопасности подтверждается сертификатом безопасности по форме, согласно [приложению 1](#) к настоящим Правилам, являющимся документом, удостоверяющим соответствие системы управления безопасностью участника перевозочного процесса, за исключением пользователей услуг по перевозке и операторов вагонов (контейнеров), настоящим Правилам.

Доступ к услугам магистральной железнодорожной сети предоставляется при наличии у участников перевозочного процесса, за исключением пользователей услуг по перевозке и операторов вагонов (контейнеров), сертификата безопасности выданного в соответствии с настоящими Правилами.

Параграф 3. Аудит системы управления безопасностью

24. Аудит системы управления безопасностью проводится на основании решения уполномоченного органа. К проведению аудита могут быть привлечены компетентные представители иных организаций.

В одной группе могут быть один или более представителей уполномоченного органа.

25. Цель аудита - установление степени выполнения участником перевозочного процесса, за исключением пользователей услуг по перевозке и операторов вагонов (контейнеров), требований нормативных правовых актов Республики Казахстан и

внутренних документов участников перевозочного процесса, направленных на обеспечение безопасности движения.

26. Аудит системы управления безопасностью включает следующие этапы:

- 1) планирование проведения аудита;
- 2) подготовка к проведению аудита;
- 3) проведение аудита;
- 4) оформление результатов аудита;
- 5) анализ результативности аудита;
- 6) корректирующие действия.

27. Аудит системы управления безопасностью участника перевозочного процесса проводится один раз в три года в соответствии с планом проведения аудита системы управления безопасностью, составляемым согласно [приложению 2](#) к настоящим Правилам.

28. План проведения аудита составляется на год и публикуется на официальном интернет-ресурсе уполномоченного органа.

Уведомление о проведении аудита направляется участникам перевозочного процесса не позднее, чем за один месяц до начала аудита.

29. Участники перевозочного процесса в течение 5 рабочих дней со дня получения уведомления о проведении аудита направляют в уполномоченный орган копии учредительных документов и организационной структуры.

30. По основаниям, указанным в [пункте 31](#) настоящих Правил, организуется проведение внеплановых аудитов системы управления безопасностью. Организация внеплановых аудитов осуществляется в соответствии с требованиями, предъявляемыми к проведению плановых аудитов.

31. Основанием для внеплановых аудитов системы управления безопасностью служат:

- 1) контроль устранения несоответствий, выявленных в результате аудита;
- 2) ухудшение качества предоставляемых услуг, выполняемых работ, выявляемых на основании жалоб потребителей, проводимых мониторингов и анализов деятельности;
- 3) обращения физических и юридических лиц (потребителей), права которых нарушены;
- 4) поручения органов прокуратуры по конкретным фактам причинения либо угрозы причинения вреда жизни, здоровью человека, окружающей среде и законным интересам физических и юридических лиц, государства;
- 5) обращения государственных органов по конкретным фактам причинения либо угрозы причинения вреда жизни, здоровью человека, окружающей среде и законным интересам физических и юридических лиц, государства;
- 6) встречный аудит в отношении третьих лиц, с которыми участник перевозочного процесса имел гражданско-правовые отношения, с целью получения необходимой для осуществления аудита информации;
- 7) повторный аудит, связанный с обращением аудитируемого участника перевозочного процесса о несогласии с результатами первоначального аудита;
- 8) подача проверяемым субъектом уведомления о начале осуществления деятельности или определенных действий в порядке, установленном [Законом](#) Республики Казахстан «Об административных процедурах»;
- 9) изменения процессов системы управления безопасностью участника перевозочного процесса;
- 10) изменения в технологии предоставления услуг, выполнения работ участника перевозочного процесса.

Внеплановый аудит назначается по решению руководителя уполномоченного органа.

32. На основании утвержденного плана или решения руководителя уполномоченного органа о проведении внепланового аудита проводится подготовка к аудиту.

В ходе подготовки проводятся следующие мероприятия:

1) определяет ответственность и полномочия представителей уполномоченного органа, которые будут участвовать в проведении аудита;

2) организует проверку реализации мероприятий, разработанных по результатам предыдущего аудита;

3) проводит анализ рекламаций, отзывов, пожеланий потребителей за период, прошедший со времени проведения последнего аудита;

4) формулируется предварительный перечень документов, подлежащих аудиту, вопросы, темы, на которые необходимо получить ответы в ходе аудита.

33. До начала проведения аудита должностные лица уполномоченного органа, участвующие в проведении аудита, должны ознакомиться с учредительными документами и структурой аудируемого участника перевозочного процесса.

34. Получив уведомление о проведении аудита, участники перевозочного процесса, за исключением пользователей услуг по перевозке и операторов вагонов (контейнеров):

1) информируют работников о целях аудита;

2) назначают ответственных лиц из числа работников для сопровождения представителей уполномоченного органа в ходе проведения аудита и оказания им содействия в проведении аудита;

3) обеспечивают представителей уполномоченного органа средствами, необходимыми для эффективного и результативного проведения аудита (отдельное помещение, рабочее место, средства индивидуальной защиты, в случае необходимости);

4) представляют по запросу представителей уполномоченного органа, участвующих в проведении аудита доступ к необходимому оборудованию, данным и информации.

35. При сборе информации используются методы аудита:

интервью;

наблюдение за деятельностью;

получение свидетельств, записей, изложений фактов или другой информации;

анализ документации и записей.

36. Аудит проводится в следующей последовательности:

1) вводное совещание представителей уполномоченного органа с руководством и работниками участника перевозочного процесса.

Представители уполномоченного органа информируют руководителя участника перевозочного процесса и работников организации о целях и масштабах аудита, методах и процедурах, которые будут использованы при проведении аудита, а также о способах взаимодействия с работниками организации.

На совещании также согласуются даты проведения промежуточных (при необходимости) и заключительных совещаний и уточняются детали аудита;

2) сбор, интервью сотрудников, наблюдение за деятельностью и анализ информации о системе управления безопасностью на железнодорожном транспорте;

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

4) завершающее совещание по итогам проведенного аудита с руководством организации. На совещании до руководителя участника перевозочного процесса доводится информация о выявленных несоответствиях и рекомендациях (при их наличии), несоответствия анализируются совместно с руководителем участника перевозочного процесса;

5) составление отчета о результатах проведенного аудита по форме, согласно [приложению 3](#) к настоящим Правилам.

37. В ходе проведения аудита проводится фактическая оценка соответствия осуществляемой деятельности участника перевозочного процесса требованиям, установленным к безопасности движения.

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

39. По итогам проведения аудита составляется отчет о проведении аудита по форме, согласно [приложению 3](#) к настоящим Правилам, который утверждается руководителем уполномоченного органа, инициировавшего проведение аудита.

В отчете указывается одно из следующих решений:

выдать сертификат безопасности по результатам аудита;

система управления безопасностью не соответствует требованиям безопасности;

о принятии мер по приостановлению действия сертификата до устранения несоответствий или лишении сертификата безопасности в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

40. При обнаружении 10 и более несоответствий система управления безопасностью не может быть признана соответствующей требованиям по безопасности, что влечет принятие решения о приостановлении сертификата соответствия сроком до трех месяцев.

Уведомление о приостановлении сертификата безопасностью направляется участнику перевозочного процесса и национальному оператору инфраструктуры в письменном виде.

В случае устранения всех несоответствий действие сертификата возобновляется, о чем направляется письменное уведомление участнику перевозочного процесса.

Несостоятельность участника перевозочного процесса устранить несоответствия в течение трех месяцев приводит к отмене действия сертификата безопасностью.

41. Руководитель участника перевозочного процесса, после получения результатов аудита, в течение пятнадцати рабочих дней в письменном виде представляет в уполномоченный орган информацию о причинах выявленных несоответствий и планы корректирующих действий по устранению выявленных несоответствий и выполнению рекомендаций (при их наличии). Форма плана корректирующих действий указана в [приложении 4](#) к настоящим Правилам.

42. По итогам реализации планов корректирующих действий по устранению выявленных несоответствий и выполнению рекомендаций участник перевозочного процесса направляет в уполномоченный орган информацию в сроки, указанные в планах.

43. Анализ результативности и эффективности предпринятых корректирующих действий осуществляется руководителем участника перевозочного процесса.

При проведении следующего аудита осуществляется проверка результативности корректирующих действий.

44. Уполномоченный орган по итогам проведения аудита составляет реестр несоответствий по форме, согласно [приложению 5](#) к настоящим Правилам.

Параграф 4. Учет нарушений безопасности движения

45. Случаи нарушения безопасности на железнодорожном транспорте подлежат учету в порядке, установленном настоящими Правилами.

Пункт 46 изложен в редакции [приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 21.02.17 г. № 105 \(см. стар. ред.\)](#)

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

Инциденты учитываются участниками перевозочного процесса, вспомогательными службами железнодорожного транспорта.

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

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

Пункт 49 изложен в редакции [приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 21.02.17 г. № 105](#) (см. стар. ред.)

49. В порядке, установленном пунктом 48 настоящих Правил, учитываются нарушения безопасности, допущенные по технической неисправности подвижного состава, пути, энергоснабжения, сигнализации и связи.

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

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

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

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

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

Пункт 55 изложен в редакции [приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 21.02.17 г. № 105](#) (см. стар. ред.)

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

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

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

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

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

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

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

Правила дополнены пунктом 55-1 в соответствии с [приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 21.02.17 г. № 105](#)

55-1. В случае предоставления заинтересованным лицом результатов независимой экспертизы с целью подтверждения безопасности эксплуатации литой детали, вошедшей в одну плавку с изломавшейся, уполномоченный орган принимает решение о дальнейшей эксплуатации на территории Республики Казахстан подвижного состава всех форм собственности укомплектованных литыми деталями тележек, изготовленных в одной плавке с изломавшейся после дополнительного рассмотрения всех обстоятельств происшествия с учетом результатов указанной экспертизы.

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

57. При выявлении неверной классификации случаев нарушений безопасности, уполномоченный орган осуществляет переклассификацию данных нарушений безопасности движения в соответствии с настоящими Правилами.

Классификация нарушений безопасности движения уполномоченного органа применяется для учета всеми участниками перевозочного процесса и вспомогательными службами железнодорожного транспорта.

58. При происшествии одновременно нескольких случаев нарушений безопасности движения учитывается то нарушение, которое привело к более тяжким последствиям.

Пункт 59 изложен в редакции [приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 22.06.17 г. № 375 \(см. стар. ред.\)](#)

59. Участники перевозочного процесса и вспомогательные службы железнодорожного транспорта информируют о нарушениях безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях уполномоченный орган и его территориальные подразделения.

Участниками перевозочного процесса и вспомогательными службами железнодорожного транспорта информация о нарушениях безопасности движения предоставляется не позднее одного часа с момента происшествия посредством телефонной или факсимильной связи. Подробная информация о нарушениях безопасности движения предоставляется не позднее суток с момента происшествия по форме, согласно [приложению 6](#) к настоящим Правилам.

Приложение 1
к [Правилам](#) безопасности на
железнодорожном транспорте

форма

(наименование уполномоченного органа)

Сертификат безопасности

№ _____

Выдан

(реквизиты участника перевозочного процесса на железнодорожном транспорте, которому выдан сертификат)

Дата истечения
срока
действия: _____

Юридический адрес участника перевозочного процесса: _____

Телефон: _____

Факс: _____

E-mail: _____

Контактная информация: _____

Настоящий сертификат подтверждает, что система управления безопасностью участника перевозочного процесса соответствует требованиям по безопасности, установленным законодательством Республики Казахстан в области железнодорожного транспорта.

Руководитель уполномоченного органа,
либо лицо им уполномоченное _____ М.П. _____
(Ф.И.О., подпись)

Дата выдачи «__» _____ 20__ г.

Примечание:

1. Настоящий сертификат подлежит приостановлению или отзыву в случаях предусмотренных [Правилами](#) безопасности на железнодорожном транспорте.

2. При утрате (повреждении) сертификата получатель обязан подать заявление в уполномоченный орган указанием причины утраты (повреждения) сертификата.

Приложение 2
к [Правилам](#) безопасности на
железнодорожном транспорте

форма

Утверждаю

(наименование
должности)

 расшифровка подписи
 (подпись)
 Дата

План
проведения аудита системы управления безопасностью на ____ год
(на железнодорожном транспорте)

Период (месяц проведения аудита)	Реквизиты участника перевозочного процесса на железнодорожном транспорте	Примечание

Приложение 3
 к [Правилам](#) безопасности на
 железнодорожном транспорте

форма

Утверждаю

 (наименование
 должности)

 расшифровка подписи
 (подпись)
 Дата

Отчет о результатах проведенного аудита
участника перевозочного процесса

 (наименование)

Сроки проведения аудита	
Основание для проведения аудита	План проведения аудита системы управления безопасностью от ____
Аудит проводился в следующем составе: Ф.И.О. должность _____ Ф.И.О. компетентных представителей иных организаций _____	

1. Результаты предыдущего аудита

Результаты предыдущего аудита системы управления безопасностью участника перевозочного процесса были рассмотрены аудиторами

Результаты предыдущего аудита системы управления безопасностью устранены/не устранены участником перевозочного процесса.

2. Выявленные несоответствия

Несоответствие №	
Подразделение участника перевозочного процесса:	
Детали несоответствия:	

1. Лучшая практика

В результате аудита были определены следующие положительные примеры в деятельности участника перевозочного процесса:

1. _____
2. _____
3. _____

2. Выводы по итогам аудита _____

3. Рекомендации

Для улучшения деятельности участника перевозочного процесса, даны следующие рекомендации:

1. _____
2. _____

Главный аудитор _____ Ф.И.О. _____ 20__ года
(подпись)

Приложение 4
к [Правилам](#) безопасности на
железнодорожном транспорте

форма

Утверждаю

(наименование
должности)

расшифровка подписи
(подпись)
Дата

**План корректирующих мероприятий по устранению несоответствий,
 выявленных в ходе аудита системы управления безопасностью**

наименование участника перевозочного процесса или вспомогательной службы
 железнодорожного транспорта

№	Несоответствие	Корректирующее действие	Срок завершения	Форма завершения	Ответственное лицо

Приложение 5
 к [Правилам](#) безопасности на
 железнодорожном транспорте

форма

Реестр несоответствий

№	Дата	Участник перевозочного процесса/Ф.И.О. руководителя	Норма нормативного правового акта Республики Казахстан и/или технического регламента	Формулировка несоответствия	Информация об устранении несоответствия
1	2	3	4	5	6

Правила дополнены приложением 6 в соответствии с [приказом](#) Министра по инвестициям и развитию РК от 22.06.17 г. № 375

Приложение 6
 к [Правилам](#) безопасности на
 железнодорожном транспорте

Подробная информация о нарушении безопасности движения

№ п / п	Дата (число, месяц, год), время	Наименование подразделения, место происшествия	Подробная информация по случаю нарушения безопасности движения	Список поврежденного подвижного состава с указанием заводск	Вид нарушения безопасности движения	Техническая характеристика участка пути	Сведения о задержках пассажирских, грузовых поездов	Сведения о проведении восстановительных работ	Причина нарушения безопасности движения и виновное	Лица выехавшие на место происшествия (должность, фамилия,
---------	---------------------------------	--	--	---	-------------------------------------	---	---	---	--	---

		(участок, станция, перегоны, километр, пикет), наименование предприятия на территории которой, произошло нарушение безопасности движения	(обстоятельства случая нарушения безопасности движения, сведения о пострадавших и жертвах, загрязнении окружающей среды, о повреждениях верхнего строения пути, подвижного состава, искусственных сооружений и др.)	их, инвентарных номеров и собственников			(количество, номера поездов и время задержки)		предприятие	имя, отчество (при наличии)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

_____ / _____
 Фамилия, имя, отчество (при наличии), подпись руководителя