

Приложение

**ПРОЕКТ
ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ
ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ
НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

СОДЕРЖАНИЕ

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1 ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ.....	4
Глава 2 ГАБАРИТЫ.....	6
Глава 3 СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА.....	8
Глава 4 СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЛОКОТИВНОГО И ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВ.....	16
Глава 5 СИГНАЛЫ	17
Глава 6 ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ	20
Глава 7 ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ.....	25
Глава 8 ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ.....	28
Глава 9 ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ.....	36
Глава 10 ПРИМЫКАНИЕ И ПЕРЕСЕЧЕНИЯ.....	40
Глава 11 ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ.....	42
Термины, применяемые в Правилах технической эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования.	46

Введение

- 1) Правила технической эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования (далее - ПТЭ) разработан в соответствии с требованиями технического регламента «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТРТС 003/2011) и устанавливают основные положения и порядок работы железнодорожных путей необщего пользования и его работников, основные размеры, нормы содержания сооружений, устройств и подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации.
- 2) Выполнение ПТЭ обеспечивает четкую работу железнодорожных путей необщего пользования, безопасность движения и бесперебойное транспортное обслуживание производственных процессов организации, грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов.
- 3) Требования настоящих ПТЭ распространяются на инструкции, технические условия, нормы и другие нормативные документы, относящиеся к эксплуатации, проектированию и строительству пути, сооружений, устройств, подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава, а также технологического специального подвижного состава, разрабатываемые подразделениями железнодорожного транспорта и ветвевладельцев, в соответствии с требованиями технического регламента «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТРТС 003/2011).
- 4) ПТЭ обязательны для всех работников железнодорожных путей необщего пользования и подразделений железнодорожного транспорта организаций, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, руководителей этих организаций, работников обслуживаемых производственных подразделений, связанных с работой железнодорожных путей необщего пользования или обеспечивающих его работу, а также для проектных и конструкторских организаций, разрабатывающих проекты на реконструкцию и строительство подвижного состава, сооружений и устройств железнодорожных путей необщего пользования.
- 5) Железнодорожные пути организаций, по которым обращаются локомотивы перевозчиков магистральных железных дорог, должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта Республики Казахстан от 30 апреля 2015 г. № 544.
- 6) Нарушение ПТЭ работниками железнодорожных путей необщего пользования, контрагентами, а также работниками производственных подразделений организации, привлекаемым к работе, связанной с движением поездов, маневровой работой, погрузкой и выгрузкой грузов или передвижением подвижного состава, в том числе специального, а также технологического специального подвижного состава, влечет за собой в зависимости от степени и характера нарушения ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Глава 1

ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

1.1. Основными обязанностями работников предприятий железнодорожных путей необщего пользования является бесперебойное и своевременное обслуживание производства, а также контрагентов, грузоотправителей и грузополучателей железнодорожными перевозками при безусловном обеспечении безопасности движения и безопасности работающих, сохранности перевозимых грузов, соблюдение требований охраны окружающей природной среды.

1.2. Каждый работник предприятий железнодорожных путей необщего пользования, связанный с движением поездов и маневровой работой, несет по кругу своих обязанностей ответственность за выполнение настоящих Правил и безопасность движения; при этом он обязан выполнять правила и инструкции по безопасности труда, пожарной безопасности, производственной санитарии; ответственность за выполнение этих правил и инструкций возлагается на исполнителей и руководителей соответствующих подразделений.

Ответственность за соблюдение ПТЭ железнодорожных путей необщего пользования и других правил и инструкций работниками организации возлагается на руководителей организации, руководителей подразделений железнодорожного транспорта, производственных подразделений, контрагентов, грузоотправителей и грузополучателей, пользующихся услугами промышленного железнодорожного транспорта.

1.3. Каждый работник предприятий железнодорожных путей необщего пользования обязан принять меры к остановке поезда или маневрирующего состава во всех случаях, угрожающих жизни людей или безопасности движения, а при обнаружении неисправности сооружения или устройства, угрожающей безопасности движения или загрязнению окружающей среды, должен немедленно принять меры к ограждению опасного места и устранению неисправности.

1.4. Запрещается допускать на локомотивы, в кабины управления специальным самоходным подвижным составом и другими подвижными единицами, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, лиц, не имеющих права доступа к ним.

Управлять локомотивами, специальным самоходным подвижным составом и другими подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения поездом, маневровых составов, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники во время исполнения ими служебных обязанностей.

Работники предприятий железнодорожных путей необщего пользования, проходящие в установленном порядке стажировку в качестве вторых лиц, могут допускаться к управлению локомотивами, специальным самоходным подвижным составом и другими подвижными единицами, сигналами, стрелками, аппаратами и механизмами только под личную ответственность и под наблюдением работников, непосредственно обслуживающих эти устройства.

1.5. Лица, поступающие на работу предприятий железнодорожных путей необщего пользования, на должности, связанные с движением поездов и маневровой работой, должны пройти медицинское освидетельствование для определения их годности к выполнению соответствующей работы, и в дальнейшем проходить периодические медицинские осмотры, пройти профессиональное обучение в сертифицированных центрах подготовки, пройти проверку знаний и в последующем периодически проходить проверку в знании.

1.6. Запрещается допускать к работе лиц, находящихся в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. Работники, обнаруженные при исполнении обязанностей в таком состоянии, немедленно отстраняются от работы и привлекаются к ответственности в соответствии с действующим законодательством.

1.7. Работники предприятий железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать сохранность вверенного имущества железнодорожного транспорта и перевозимых грузов.

Глава 2

ГАБАРИТЫ

1) Здания, сооружения, устройства и механизмы железнодорожных подъездных путей ветвевладельцев от станции примыкания до территории обслуживаемых предприятий ветвевладельца должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений «Сп».

При введении в эксплуатацию подвижного состава габарита «Т» сооружения и устройства, связанные с пропуском этого подвижного состава, должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений «С».

Все здания и сооружения, устройства и механизмы ветвевладельцев (как вне так и внутри зданий и цехов) должны удовлетворять требования габарита приближений строений «С» и «Сп». Если имеются отступления от норм габарита приближения строений, то они должны быть отражены в Техническом паспорте предприятия и оговорен порядок работы в этих негабаритных местах. Если сооружения и устройства инфраструктуры необходимые или имеющие конструктивные формы согласно проекта, имеют отступления от норм приближения строения, то данные места должны быть обозначены знаками «НЕГАБАРИТНОЕ МЕСТО» за 50 метров от его начала, выступающая часть должна быть окрашена или установлен щит (наклеены полосы) из чередующих полос желтого и черного цвета наклоном 45 градусов, при неудовлетворительном освещении в темное время суток, необходимо осветить или нанести полосы из световозвращательного материала. Перечень негабаритных мест и особый порядок движения должен быть отражен в Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца. Все остальные негабаритные места возникшие в процессе эксплуатации должны быть комиссионно обследованы на предмет безопасности движения, при возможности движения с особыми условиями, должен быть составлен акт, обозначен сигналами негабаритного места, составлен местный регламентирующий документ о порядке движения, внесен в журнал негабаритных мест, составлены мероприятия со сроками устранения. Ответственность за безопасность движения на негабаритных местах несет ветвевладелец.

2) На крупных предприятиях имеющих свои структуры по ремонту и содержанию железнодорожных подъездных путей и сооружений должны разрабатываться свои внутренние инструкции по обеспечению безопасности движения, соблюдению охраны труда и соблюдению габаритов «Т» и «Сп».

Расстояние между осями железнодорожных путей на вновь строящихся и реконструированных перегонах обслуживаемых предприятий при обращении по ним вагонов-самосвалов и подвижного состава габарита «Т» должно быть не менее указанных в таблице 2.1

Таблица 2.1

Подвижной состав	Расстояние между осями путей, мм	
	Двухпутные линии	Многопутные линии (между 2-м и 3-м, 5 м и 6 м и т.д.)
Вагоны-самосвалы четырехосные	4100	5000
Вагоны-самосвалы шестиосные	4600	5100
Вагоны-самосвалы восьмиосные	5000	5300
Тяговые агрегаты	5300	5500

Расстояния между осями главных и приемоотправочных путей в этих случаях должны быть не менее 5300 мм, а на прочих путях – не менее 5000 мм.

3) В местах массовой погрузки грузов необходимо установить габаритные ворота, за соблюдением габаритов несет ответственность ветевладелец производящий отгрузку грузов.

4) Выгруженные или подготовленные к погрузке грузы должны быть уложены и закреплены без нарушений габарита приближения строений.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте их укладки, считая от головки рельса до 1200 мм должны находиться от наружной грани головки ближайшего к грузу рельса железнодорожного пути на расстоянии не менее 2,0 м, а при большей высоте – не менее 2,5 м.

Все элементы технологического оборудования, входящего при выполнении операций с подвижным составом (погрузке, выгрузке, очистки и т.п.) в его габарит после завершения работ должны быть выведены за пределы габарита приближения строений.

Хозяйственные объекты, сооружения на участках, где обращаются локомотивы и вагоны перевозчиков должны строго соответствовать Правилам технической эксплуатации железнодорожного транспорта.

Глава 3

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

1) Железнодорожные пути необщего пользования по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное движение поездов с установленными для данного участка скоростями.

У ветвевладельцев имеющих свои ремонтные подразделения должны иметь достаточную техническую оснащенность для выполнения плановых ремонтных работ для обеспечения выполнения заданных размеров движения поездов с установленными скоростями.

Расстояние от оси железнодорожного пути до бровки отвала определяется в зависимости от высоты отвала, рода отвальных грунтов, типа подвижного состава и т.д. На отвалах, где применяются одноковшовые экскаваторы, и в местах погрузки/разгрузки думпкаров грузоподъемностью до 60 тонн расстояние от оси железнодорожного пути до верхней бровки должно быть не менее 1600 мм, при грузоподъемности свыше 60 тонн - 1800 мм.

Расстояние от подошвы развала до оси ближайшего железнодорожного пути определяется в зависимости от высоты откоса и категории грунта и должно быть не менее 2,5 м.

При обработке уступов экскаваторами с верхней погрузкой расстояние от бровки уступа до оси железнодорожного пути устанавливаются проектом и должно быть не менее 2,5 м.

Бровка земляного полотна в местах разлива вод должна быть выше максимальной высоты наката волн при сильных ветрах на 0,5 м.

2) Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок-рельсов должен соответствовать на прямых участках пути и на кривых радиусу 350 миллиметров и более - 1520 миллиметров.

Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена следующая:

1. 1530 миллиметров – при радиусе от 349 до 300 метров на деревянных шпалах;
 2. 1520 миллиметров – при радиусе от 349 до 300 метров на железобетонных шпалах;
 3. 1535 миллиметров – при радиусе 299 метров и менее для всех видов шпал.
- Допускается эксплуатация участков железнодорожных путей шириной колеи -1524 миллиметров на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 метров.

Таблица 1.

Ширина колеи на участках с деревянными шпалами, мм

Участок пути	Номинальная	Предельные отклонения
Прямая и кривая радиусом 350 м и более	1524	+ 6; -8
Кривая радиусом 349-150 м	1530	+ 10;-4
Кривая радиусом 149 м и менее	1540	+ 8; -4

Величина отклонений от номинальных размеров ширины колеи устанавливается на прямых и кривых участках пути в сторону: в сторону сужения -4 мм, уширения +8 мм, а на участках, где установлены скорости движения 50 км/ч и менее, в сторону: сужения -4 мм, уширения +10 мм.

Величина отклонений от номинальных размеров ширины колеи менее 1512 мм и более 1548 мм не эксплуатируется.

Отклонения по ширине колеи на прямых и кривых участках пути не должны быть резкими (не более 3 мм на 1 км пути на постоянных путях и не более 5 мм на 1 м на передвижных). Отвод по ширине колеи и по возвышению должен быть плавным и не превышать 3 мм на 1 метр на постоянных путях при скорости движения от 25 км/ч до 60 км/ч и не более на 1 метр на постоянных и передвижных путях при скорости движения менее 25 км/ч.

Для вновь строящихся железнодорожных путей необщего пользования ветвевладельца, а также после реконструкции и капитального ремонта ширина колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути и кривых радиусом 350 м и более должна быть 1520 мм.

3) Соотношение верха головок рельсов обеих нитей должно быть на одном уровне. Возвышение наружной рельсовой нити в кривых участках пути устраивается в зависимости от их радиусов и скоростей движения и не должно быть более 150 мм. Допускается с письменного разрешения ответственного лица по путевому хозяйству подъездного железнодорожного пути устраивать возвышение более 150 мм на путях, где обращается собственный подвижной состав. На прямых участках, для снижения влияния подвижного состава допускается устраивать возвышение одной из нитей на 5 мм, на двухпутных, возвышение полевой стороны. На железнодорожных подъездных путях ветвевладельцев, где обращаются только свой подвижной состав утверждается единым технологическим процессом работы железнодорожного подъездного пути ветвевладельца. Возвышение наружной рельсовой нити в кривых участках пути не должно превышать 150 мм.

На постоянных и передвижных путях отводы возвышения наружного рельса должны быть плавными в зависимости от скоростей, от 25 до 60,3 мм на 1 м, менее 25 км/час -5 мм.

4) Железнодорожные подъездные пути ветвевладельца в отношении радиусов кривых, сопряжения прямых и кривых, крутизны уклонов и сопряжения

вертикальных кривых должны соответствовать СН.1413-2005, ВСН 94-77 и другим нормативным документам РК.

5) Станции, разъезды и пути отцепки и хранения вагонов (особенно с опасными грузами) должны располагаться на горизонтальной площадке, в отдельных случаях допускается их расположение на уклоне не круче 1,5 ‰, в особо трудных условиях допускается не более чем до 2,5 ‰.

6) Для предотвращения самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива) на станциях, разъездах, обгонных пунктах и в отдельных парках вновь построенные и реконструированные приемоотправочные пути, на которых предусматривается отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, должны иметь, как правило, продольный профиль с противоуклонами в сторону ограничивающих стрелок и соответствовать нормативам на его проектирование.

Во всех случаях для предупреждения самопроизвольного выхода вагонов на пути владельца инфраструктуры и в необходимых случаях на другие пути должно предусматриваться устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков или стрелок, укладка сбрасывающих башмаков в зависимости от проекта, условия и определенного регламента.

Во всех случаях расположение станций, разъездов и обгонных пунктов на уклонах должно быть обосновано проектом и обеспечено условиями трогания с места составов установленной весовой нормы.

7) Станции, разъезды, обгонные пункты, а также отдельные парки и вытяжные пути должны располагаться на прямых участках. В трудных условиях допускается размещение их на кривых радиусом не менее 1500 м. В особо трудных топографических условиях допускается уменьшение радиуса кривой до 500 м, а при расположении станций с небольшим путевым развитием (до 5 путей) на территории ветвевладельца - не менее 300 м, в карьерах и отвалах - не менее 180 м, не менее 120 м, при работе на них одноковшовых экскаваторов. При необходимости допускается укладка и эксплуатация пути с радиусом кривого участка 100 м. Вытяжные пути, предназначены только для перестановки составов или групп вагонов могут располагаться на кривых радиусом не менее 200 м.

8) С разрешения АО «НК «КТЖ» в отдельных случаях, кроме погрузочных и выгрузочных путей при соответствующем обосновании допускается сохранение в эксплуатации кривых радиусами менее указанных в настоящем пункте.

9) План и профиль железнодорожных подъездных путей ветвевладельца необходимо подвергать периодической инструментальной проверке не реже одного раза в 10 лет.

10) Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабных и схематических планов путей возлагается на компании имеющие соответствующие лицензии I и II категории.

11) Рельсы и стрелочные переводы на железнодорожных подъездных путях ветвевладельцев по мощности и состоянию должны соответствовать условиям эксплуатации (проекту строительства, реконструкции, грузоподъемности, осевым нагрузкам и скоростям движения).

12) Стрелочные переводы и глухие пересечения должны соответствовать утвержденным чертежам и проектам.

Запрещается вносить изменения в существующие конструкции стрелочных переводов, а также применять новые конструкции стрелочных переводов без согласования с АО «НК «КТЖ».

13) Запрещается использовать стрелочные переводы, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей, угрожающих безопасности движения подвижного состава:

1. разъединение стрелочных острияков и подвижных сердечников крестовин с тягами;

2. отставание острияка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у острияка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины острие сердечника;

3. выкрашивание острияка, создающее опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание более 200 мм на главных, более 300 мм на приемоотправочных и более 400 мм на прочих путях;

4. понижение острияка относительно рамного рельса и подвижного сердечника на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки острияка или подвижного сердечника поверху 50 мм и более;

- вертикальный износ рамных рельсов типа Р38 более 10 мм; типов Ia, Р43, Р50 более 8 мм на главных, более 10 мм на приемо - отправочных и более 12 мм на прочих станционных путях; типа Р65 более 10 мм на главных, более 12 мм на приемоотправочных, более 14 мм на прочих станционных путях, На путях перевозки горячих слитков, жидкого чугуна и шлака, а также на путях открытых разработок вертикальный износ рамных рельсов типа Р65 не должен превышать 12 мм;

- вертикальный износ сердечника крестовины в сечении, где его ширина 40 мм, более 8 мм на главных, более 10 мм на приемоотправочных и более 12 мм на прочих станционных путях;

5. расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм или расстояние между рабочими гранями головок контррельса и усовика более 1435 мм;

6. излом остряка или рамного рельса;

7. излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);

8. разрыв одного контррельсового болта в одно болтовом или обоих в двух болтовом вкладыше.

14) Рельсы и стрелочные переводы на железнодорожных подъездных путях проверяются специальными измерительными приборами по графику, утвержденному ветвевладельцем, но не реже одного раз в месяц.

15) Укладка и снятие стрелочных переводов (изменение путевого развития) производятся по распоряжению руководителя ветвевладельца с изготовлением проекта и его утверждение в АО «НК КТЖ». На путях, где обращается собственный подвижной состав без выхода на пути общего пользования утверждение в АО «НК КТЖ» не требуется.

Вновь уложенные и переустроенные стрелочные переводы принимаются в эксплуатацию комиссией, назначаемой АО «НК КТЖ» с регистрацией в уполномоченном государственном органе о внесенных изменениях-дополнениях. На путях, где обращается собственный подвижной состав без выхода на пути общего пользования утверждение в АО «НК КТЖ» не требуется.

16) Контрольными стрелочными замками должны быть оборудованы не централизованные стрелки:

- расположенные на железнодорожных подъездных путях, по которым производится прием и отправление поездов, а также охранные;

- примыканий к главным путям на перегонах, ведущие на пути для стоянки вагонов с разрядными грузами;

- ведущие на пути для стоянки восстановительных и пожарных поездов;

- ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;

- ведущие к главным и приемоотправочным путям станции примыкания.

Все стрелки должны иметь закладки, обеспечивающие плотное прилегание остряков к рамным рельсам.

Стрелки и подвижные сердечники крестовин, в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, должны быть оборудованы приспособлениями для возможности запираения их навесными замками.

17) Стрелки, за исключением включенных в электрическую централизацию, должны быть оборудованы стрелочными освещаемыми или неосвещаемыми указателями.

18) Ремонт и текущее содержание стрелочных переводов и глухих пересечений, установка, ремонт и содержание стрелочных указателей, сбрасывающих остряжков, шарнирно-коленчатых замыкателей производятся работниками пути, а ремонт и техническое обслуживание имеющихся средств СЦБ на этих устройствах - работниками сигнализации и связи предприятия ветвевладельца.

19) Пересечения железнодорожных путей ветвевладельцев другими железными дорогами, трамвайными путями, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии со СНиП и ГОСТам РК. Все железнодорожные пересечения должны иметь проекты или технические паспорта, утвержденные уполномоченными органами.

Проекты изготавливаются компаниями имеющих разрешительные лицензии на данный вид деятельности (I, II категории) на основе полученных технических условий (ТУ) от всех причастных предприятий и государственных структур, в том числе АО «НК КТЖ».

20) Проезд транспортных средств и самоходных машин, а также прогон скота через железнодорожные пути в неустановленных местах запрещаются. Наблюдение за выполнением этих требований возлагается на работников ветвевладельцев.

21) Переезды в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делятся на четыре категории.

Все переезды I и II категорий, а также III и IV категорий, должны иметь электрическое освещение.

22) Переезды подразделяются на регулируемые и нерегулируемые.

К регулируемым относятся переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к переезду поезда, или обслуживаемые дежурным работником.

Переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемые дежурным работником, относятся к нерегулируемым.

Все переезды должны освещаться в темное время суток, а также во время туманов, снегопадов и метелей.

Ответственность за исправное содержание и работу переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, телефонной связи и радиосвязи возлагается на ветвевладельца.

23) Переезды должны иметь типовой настил и подъезды, огражденные столбиками и перила, также сигналы в соответствии с проектом (или техническим паспортом) на основании инструкции по устройству и эксплуатации переездов.

24) На электрифицированных участках с обеих сторон переезда устанавливаются габаритные ворота высотой провода 4,5 м, при этом на переезде высота подвески должна быть не менее 5 м, для переездов с центральной подвеской, наличие ворот необязательно.

25) Движение по переезду крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств (с грузом или без груза), тихоходными машинами и механизмами допускается только после разрешения ветвевладельца и под наблюдением ответственного работника ветвевладельца.

26) Дежурный по переезду должен обеспечивать безопасное движение поездов и транспортных средств на переезде, своевременно открывать и закрывать шлагбаум и подавать установленные сигналы, наблюдать за состоянием проходящих поездов. В случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения, обязан принять меры к остановке поезда.

27) Пересечения железнодорожных подъездных путей ветвевладельца с линиями электропередачи и связи, нефтепроводами, газопроводами, водопроводами и другими наземными и подземными устройствами могут быть допущены лишь с разрешения ветвевладельца и местных исполнительных органов.

На таких пересечениях должны быть предусмотрены специальные предохранительные устройства, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов. Проекты таких устройств должны быть согласованы с ветвевладельцем и с уполномоченными органами (КТК, АО «НК КТЖ»).

28) Примыкания вновь строящихся железнодорожных путей выполняются в соответствии с проектом разработанным лицензированной компанией (I и II категории) на основе полученных технических условий и утвержденный АО «НК КТЖ» и разрешения ветвевладельца к которому планируется примыкание, с обязательным соблюдением мер по обеспечению безопасности движения, охраны труда и охраны окружающей среды.

29) У стрелочных переводов и в других местах соединения железнодорожных подъездных путей устанавливаются предельные столбики. Для указания границ железнодорожной полосы отвода и обозначения на поверхности земли скрытых сооружений в земляном полотне устанавливаются особые знаки.

Сигнальные знаки устанавливаются с правой стороны по направлению движения, а путевые – с правой стороны по счету километров на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего пути.

В выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м) путевые знаки устанавливаются на расстоянии не менее 5700 мм от оси крайнего пути. На электрифицированных участках сигнальные и путевые знаки

могут устанавливаться на опорах контактной сети, кроме тех опор, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей 4100 мм. На существующих станционных путях, по которым не обращается подвижной состав габарита «Т», разрешается сохранить длину указанного расстояния 3810 мм. На перегрузочных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.

Сигнальные, путевые и особые знаки должны быть утвержденного типа.

Глава 4

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЛОКОТИВНОГО И ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВ

1) Железнодорожные пути необщего пользования, имеющие на своей территории технически оснащенные депо, пункты технического обслуживания и экипировки подвижного состава и других сооружений и устройств локомотивного и вагонного хозяйств должны обеспечивать выполнение установленного объема перевозок, эффективное использование подвижного состава, высокое качество ремонта и технического обслуживания с соблюдением норм простоя и периодичности их выполнения и соблюдение безопасных условий труда.

2) Ветвевладелец определяет порядок эксплуатации и ремонта сооружений и устройств локомотивного и вагонного хозяйств. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава, должны производиться с использованием средств механизации и автоматизации производственных процессов и соблюдении требований безопасности труда.

3) У ветвевладельца должны быть в постоянной готовности восстановительные средства. Запрещается занимать подвижным составом пути постоянной стоянки восстановительных поездов и других восстановительных средств, предназначенных для выполнения восстановительных работ.

4) Ответственность за качество выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасность движения подвижного состава и специального подвижного состава несут работники, непосредственно осуществляющие техническое обслуживание и ремонт, мастера и руководители соответствующих заводов, цехов, депо, мастерских, в том числе депо для специального подвижного состава, путевых машинных станций и пунктов технического обслуживания.

Глава 5

СИГНАЛЫ

1) Все сигнальное хозяйство служит для обеспечения безопасности и бесперебойности движения поездов и вагонопотока, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы. Работники подъездных путей должны использовать все возможные средства для выполнения требования сигнала.

Сигнал является приказом и подлежит беспрекословному выполнению. Проезд закрытого светофора и красного щита запрещается. Неправильное и непонятное показание светофоров, погасшие огни на светофорах понимать как требование к остановке.

В исключительных, особо предусмотренных случаях проследование закрытого (с непонятым показанием или погасшего) светофора допускается в соответствии с порядком, установленным настоящими Правилами и Инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных подъездных путях ветвевладельца.

2) На подъездных путях, связанных с движением поездов применяются следующие основные сигнальные цвета:

- зеленый, разрешающий движение с установленной скоростью;
- желтый, разрешающий движение и требующий уменьшение скорости;
- красный, требующий остановки.

При маневровой работе применяются, кроме того, следующие цвета:

- лунно-белый, разрешающий маневры;
- синий, запрещающий маневры.

Запрещается установка декоративных полотнищ, плакатов и огней красного, желтого и зеленого цветов, мешающих правильному восприятию сигналов.

3) На подъездных путях сигнальные огни светофоров должны быть днем и ночью отчетливо видны из кабины управления локомотива различимы на расстоянии не менее 200 м.

4) Все светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения поездов.

В исключительных случаях на однопутных участках в порядке, установленном ветвевладельцем, допускается установка светофоров и с левой стороны по направлению движения.

5) Входные светофоры должны быть установлены от первого входного стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 м, считая от остряка противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.

Разрешается эксплуатация входных светофоров, ранее установленные на расстоянии менее 50 м.

6) Выходные светофоры должны устанавливаться для каждого отправочного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива.

7) Устройства электрической централизации всех типов должны обеспечивать:

- взаимное закрытие стрелок и сигналов;
- взаимное замыкание стрелок и светофоров;
- передачу стрелок на местное управление;

Устройства электрической централизации всех типов не должны допускать:

- открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;
- перевода стрелки под составом;
- открытия сигналов, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в требуемое положение, а сигналы враждебных маршрутов не закрыты;
- перевода входящей в маршрут стрелки или открытия сигнала враждебного маршрута при открытом сигнале, ограждающем установленный маршрут.

8) Электроприводы и замыкатели централизованных стрелок должны:

- обеспечивать плотное прилегание остряка к рамному рельсу, при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 мм и не более, если при наложении щупа толщиной 4 мм остряк закрывается, это будет неисправностью;

9) Устройства автоматической локомотивной сигнализации могут дополняться автостопами. Автостопы должны обеспечивать автоматическую остановку поезда перед закрытым светофором.

10) Ключевая зависимость должны обеспечивать взаимное замыкание стрелок и сигналов посредством контрольных замков.

Стрелочные контрольные замки должны:

- допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;
- запирают стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу;
- не допускать возможности запираения стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 мм и более.

11) На всех подъездных путях имеющих регулируемые переезды, ветвевладелец обязан в соответствии с утвержденным проектом установить автоматическую переездную сигнализацию, которая должна начать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги, а автоматические шлагбаумы – принимать закрытое положение за время, необходимое для

заблаговременного освобождения переезда транспортными средствами до подхода поезда к переезду.

Автоматические шлагбаумы должны оставаться в закрытом положении, а автоматическая переездная сигнализация должна продолжать действовать до полного освобождения переезда поездом.

12) Устройства путевого заграждения (сбрасывающие башмаки или стрелки) в заграждающем положении не должны допускать выхода подвижного состава с путей, на которых они установлены. Эти устройства должны быть оборудованы указателями путевого заграждения.

13) Ручные сигналы на железнодорожном транспорте:

- красным развернутым флагом днем и красным огнем ручного фонаря ночью – стой!

- при отсутствии днем красного флага, а ночью ручного фонаря с красным огнем сигналы остановки подаются: днем – движением по кругу желтого флага, руки или какого-либо предмета; ночью – движением по кругу фонаря с огнем любого цвета.

- желтым развернутым флагом днем и желтым огнем ручного фонаря ночью разрешается движение со скоростью, указанной в предупреждении или в распоряжении владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а при отсутствии этих указаний на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 25 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

Глава 6

ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ

1) Сооружения и устройства электроснабжения должны обеспечивать бесперебойное движение поездов в требуемых размерах с установленными весовыми нормами и скоростями при любых погодных условиях.

Периодический контроль состояния сооружений и устройств электроснабжения и измерение их параметров должны осуществляться по графику, утвержденному руководителем организации.

Сечение проводов контактной сети при размерах движения, принимаемых на расчетный период и при наиболее неблагоприятных сочетаниях нагрузок, должно обеспечивать на всех участках сети напряжение на токоприемнике любого электровоза не менее $2/3$ номинального (условного) напряжения для постоянного тока и $3/4$ номинального напряжения для переменного тока.

2) Устройства электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений и перегрузок сверх установленных норм.

Металлические подземные сооружения (трубопроводы, кабели и т.п.), а также металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколоники и т.п., находящиеся в районе линий электрифицированных на постоянном токе, должны быть защищены от электрической коррозии.

Тяговые подстанции линий, электрифицированных на постоянном токе, должны иметь защиту от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств СЦБ и связи.

3) Контактная сеть должна обеспечивать бесперебойное токоснимание при наибольших допустимых скоростях движения при любых погодных условиях, а также возможность перехода с центрального контактного провода на боковой и обратно без остановки поезда при установленной скорости движения.

4) Высота подвески контактного провода над уровнем головки рельса в любой точке пролета при центральном расположении провода должна быть не менее:

- на перегонах – 5750 мм;

- на станциях – 6250 мм.

Наибольшая высота рабочего контактного провода в точках подвеса для электровозов и тяговых агрегатов с пределами рабочих колебаний высоты центрального токоприемника 5500 - 7000 мм не должна быть более 6800 мм, а с пределами 5100 - 6500 мм - более 6500 мм.

Наименьшая высота рабочего контактного провода под искусственными сооружениями не должна быть менее 5550 мм, а для

электровозов и тяговых агрегатов с пределами рабочих колебаний высоты центрального токоприемника 5100 - 6500 мм может быть при надлежном обосновании уменьшена до 5200 мм.

Высота подвески и вынос от оси пути бокового контактного провода устанавливаются проектом в каждом отдельном случае в зависимости от местных условий, конструкции обращающихся типов подвижного состава и условий безопасности движения.

На передвижных путях при погрузке состава думпкаров многочерпаковыми порталными экскаваторами расстояние между подвижным составом и проводом (в свету) должно быть не менее 800 мм.

Уменьшение этого расстояния может допускаться в отдельных случаях при условии осуществления мер, обеспечивающих соблюдение правил техники безопасности для локомотивных и составительских бригад и другого персонала.

5) Расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и станциях должно быть не менее 3100 мм.

В выемках опоры должны устанавливаться за кюветами. В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м) расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети должно быть не менее 5700 мм.

На существующих электрифицированных линиях, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояния от оси пути до внутреннего края опор допускаются не менее 2450 мм - на станциях и 2750 мм - на перегонах. Указанные размеры даны для прямых участков пути.

На кривых участках эти расстояния должны увеличиваться в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети.

Взаимное расположение опор контактной сети и светофоров, а также сигнальных знаков должно обеспечивать хорошую видимость сигналов и знаков.

б) Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления изоляторов контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, а также отдельно стоящие металлические конструкции (светофоры, элементы мостов и путепроводов и др.), расположенные на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящихся под напряжением, должны быть заземлены или оборудованы устройствами защитного отключения при попадании на них высокого напряжения.

Заземлению подлежат все расположенные в зоне влияния контактной сети переменного тока металлические сооружения, на которых могут возникнуть опасные напряжения.

На путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными путями, должны быть установлены сплошные

предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением.

На всех пересечениях электрифицированных путей с автомобильными дорогами и в пунктах, где производятся погрузочно-разгрузочные работы, должны быть установлены предупредительные надписи «Берегись контактного провода».

7) Наименьшее расстояние от токонесущих элементов токоприемника или от находящихся под напряжением элементов контактной сети до заземленных частей поддерживающих конструкций, зданий и других инженерных сооружений (мостов, путепроводов и др.) при номинальном напряжении до 1 кВ должно быть не менее 150 мм, в стесненных местах (под существующими искусственными сооружениями, поддерживаемыми устройствами, боковой контактной сетью и т.п.) это расстояние может быть уменьшено до 100 мм. При номинальных напряжениях от 1,5 кВ и выше это расстояние принимается в соответствии с государственным стандартом и должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 350 мм на линиях, электрифицированных на переменном токе; в стесненных местах эти расстояния могут быть уменьшены соответственно до 150 и 300 мм.

8) Контактная сеть должна разделяться на отдельные участки (секции) при помощи воздушных промежутков (изолирующих сопряжений), нейтральных вставок, секционных изоляторов, разъединителей.

Приводы секционных разъединителей с ручным управлением должны быть заперты на замки, имеющие специальные ключи.

Устройство и расположение нейтральных вставок должны обеспечивать возможность безостановочного проследования их поездами при скорости прохода сигнального знака, ограждающего нейтральную вставку, не более 20 км/ч.

Схема питания и секционирования контактной сети должна обеспечивать бесперебойное питание всех участков в условиях нормальной эксплуатации, а также при отключении отдельных участков контактной сети.

В схеме секционирования должно быть предусмотрено отдельное питание постоянной и подвижной контактных сетей.

9) Контактная сеть на подвижных путях отвалов и карьеров должна питаться по отдельным линиям. По одной линии разрешается питать не более двух отвальных или вскрышных и добычных пунктов. Питающие линии должны присоединяться к контактной сети через мачтовый разъединитель.

Распределительные посты могут быть стационарные и подвижные. Стационарные и подвижные распределительные посты, имеющие более четырех питающих линий, должны иметь два ввода от тяговой подстанции.

10) Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного электроснабжения, а также все изменения в ней должны утверждаться в порядке, установленном руководителем организации.

Выкопировка из схемы должна быть приложена к технически-распорядительным актам станций, ограничивающих перегон.

11) Переключение разъединителей контактной сети электродепо, пунктов технического обслуживания, экипировочных устройств, а также путей, где осматривается крышевое оборудование электроподвижного состава, производится работниками локомотивного депо или пунктов технического обслуживания. Переключение остальных секционных разъединителей производится в порядке, установленном руководителем организации. Оперативное переключение секционных разъединителей, установленных на специализированных путях, предназначенных для взвешивания вагонов с дозировкой груза, слива горюче-смазочных материалов, погрузочно-разгрузочных работ, осмотра крышевого оборудования, экипировочных устройств, может производиться машинистами локомотивов и другими работниками, имеющими соответствующую квалификационную группу.

Порядок переключения разъединителей контактной сети, а также выключателей и разъединителей линии автоблокировки и продольного электроснабжения, хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающих бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается руководителем организации.

12) Оперативные переключения секционных разъединителей в схеме питания и секционирования должны производиться только персоналом, обслуживающим контактную сеть, и в соответствии с правилами техники безопасности при эксплуатации контактной сети электрифицированных железных дорог и устройств электроснабжения автоблокировки.

13) Пропуск подвижного состава с негабаритными грузами по электрифицированным участкам организации допускается при обеспечении следующих минимальных зазоров между контактным проводом в нижней точке пролета и максимальной высотой погруженного на вагон груза:

при постоянном токе напряжением 1,5-4,0 кВ	- 250 мм;
при переменном токе напряжением 6,0-10,0 кВ	- 300 мм;
при переменном токе 25,0 кВ	- 375 мм;
при переменном токе 35,0 кВ	- 450 мм.

Если высота погруженного груза не обеспечивает указанных минимальных зазоров, но между грузом и контактным проводом имеется зазор не менее 100 мм, перевозка должна осуществляться при отключенном контактном проводе.

При зазоре между грузом и контактным проводом менее 100 мм применяются отклоняющие дуги.

14) Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса должно быть не менее:

на перегонах	- 6,0 м
в том числе в труднодоступных местах	- 5,0 м
на пересечениях с автомобильными дорогами,	
на станциях и в населенных пунктах	- 7,0 м.

При пересечениях железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше

1000 В до уровня верха головки рельса не электрифицированных путей должно быть не менее 7,5 м.

На электрифицированных линиях это расстояние до проводов контактной сети должно устанавливаться в зависимости от уровня напряжения пересекаемых линий в соответствии с правилами устройства электроустановок.

Глава 7

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

1) Парк подвижного состава ветвевладельцев должен соответствовать и удовлетворять требованиям технических норм и технологических процессов предприятия. Подвижной состав должен содержаться в исправном состоянии, обеспечивающем его бесперебойную работу, безопасность движения и технику безопасности.

2) Локомотивы, используемые на поездной и маневровой работе, должны быть оборудованы скоростемерами с регистрацией показаний скоростей и радиостанциями для оперативной связи машиниста локомотива с составителем, диспетчером или дежурным по станции, а при выходе на магистральные пути АО «НК «КТЖ» обязательной двусторонней радиосвязью с маневровым диспетчером или дежурным по станции примыкания. Все локомотивы оборудуются устройствами для подачи звуковых сигналов большой и малой громкости.

3) Локомотивы и вагоны, выходящие на магистральные пути АО «НК «КТЖ» должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта РК. Порядок обращения такого подвижного состава устанавливается Инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца.

4) Ветвевладелец имеет право использовать собственный (арендованный) локомотив с получением всех разрешительных документов от подразделений АО «НК «КТЖ», в которых будут отображены все условия по подаче и уборке вагонов с/на станцию примыкания.

5) Запрещается использовать подвижной состав с неисправностями, угрожающими безопасности движения.

6) Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава должны производиться с использованием средств технической диагностики.

7) Ответственность за качество выполненных видов технического обслуживания и ремонтов, а также за безопасность движения подвижного состава несет ветвевладелец и собственник подвижного состава.

8) За техническое состояние локомотивов и соблюдение межремонтных сроков несет ответственность собственник локомотивов.

Запрещается эксплуатировать локомотивы, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

- неисправность прибора для подачи звукового сигнала;

- неисправность автоматических, вспомогательных и ручных тормозов или компрессора;
- неисправность вентилятора холодильника дизеля, вентилятора тяговых двигателей;
- неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя;
- неисправность прибора, указывающего скорость движения;
- неисправность устройств поездной или маневровой радиосвязи;
- неисправность автосцепных устройств;
- неисправность системы подачи песка;
- неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;
- трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;
- трещина в корпусе буксы;
- неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;
- отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей в путь;
- неисправность кардного вала;
- неисправность кожуха зубчатой передачи или корпуса осевого редуктора, вызывающая вытекание смазки;
- неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;
- неисправность токоприемника;
- неисправность средств пожаротушения;
- неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;
- появление стука, постороннего шума в дизеле или гидропередаче;
- неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора;
- неисправность масляной, водяной и топливной систем;
- неработающий цилиндр двигателя;
- коренной или шатунный подшипник коленчатого вала двигателя с подплавленной или выкрошившейся заливкой;
- неисправная аккумуляторная батарея.

9) Установленные на локомотивах манометры и предохранительные клапаны, счетчики расхода электрической энергии должны быть запломбированы.

10) Устройства электрической защиты средств пожаротушения, пожарной сигнализации и автоматики, а также манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах должны подвергаться освидетельствованию в установленные сроки.

11) Запрещается оставлять локомотив в рабочем состоянии без наблюдения лица, знающего правила его обслуживания и умеющего его остановить.

12) Ветвевладелец имеющий свой подвижной состав (арендованный) обязан содержать его в технически исправном состоянии, обеспечивающий безопасный провоз груза.

Вагоны, отправляемые на пути АО «НК «КТЖ» запрещается ставить под погрузку грузов, без технического обслуживания вагонов и записи в специальном журнале о признании их годными к перевозкам.

13) Контроль за техническим состоянием вагонов и положением груза в пути следования осуществляют локомотивная и составительная бригады.

В случае обнаружения повреждения вагонов или неправильного положения грузов, угрожающих безопасности движения, составитель или машинист извещает начальника смены (диспетчера) или дежурного по станции о необходимости отцепки и ремонта вагонов или их перегрузки.

Глава 8

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ

1) Основой организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожных подъездных путях является утвержденная Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца или единый технологический процесс работы ветвевладельца, увязанный с технологией работы магистральной станции примыкания .

2) Организация движения поездов, передаточных составов и маневровой работы по Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца или единому технологическому процессу должна обеспечивать:

- своевременную перевозку грузов для выполнения технологических процессов обслуживаемых предприятий;
- безопасность движения поездов, маневровой работы и безопасность людей;
- наиболее эффективное использование подвижного состава и погрузочно-разгрузочных машин и механизмов;
- согласованность работы предприятия ветвевладельца и станции примыкания;
- ритмичность в работе станций, участков и наилучшее использование их пропускной способности;
- своевременное выполнение грузовых операций ;
- возможность производства ремонтных работ по текущему содержанию пути, сооружений, устройств СЦБ и электроснабжения.

3) Движение поездов производится с разграничением их отдельными пунктами. Раздельными пунктами являются станции, разъезды, обгонные пункты, заводские посты, а при автоблокировке и проходные светофоры. Железнодорожные подъездные пути ветвевладельца, не имеющие раздельных пунктов, рассматриваются как станция, и движение на них производится маневровым порядком.

4) Границей железнодорожных подъездных путей ветвевладельца является знак «Граница подъездного пути ветвевладельца», который устанавливается согласно приказа № 275 и.о. Мин РК, в том месте, откуда начинается железнодорожный подъездной путь, находящийся на балансе предприятия.

Если предприятие ветвевладельца обслуживает предприятия и организации, имеющие свои железнодорожные подъездные пути, то знак «Граница путей

предприятия (организации)» устанавливается в том месте, откуда начинаются железнодорожные подъездные пути, находящиеся на их балансе.

5) Каждый отдельный пункт должен иметь наименование или номер.

6) На станциях каждый путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации и стрелочный пост, а на перегонах каждый главный путь должны иметь номер.

Запрещается присваивать одинаковые номера путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной станции, участка, маневрового района. На станциях, имеющих отдельные парки, не разрешается присваивать одинаковые номера путям в пределах одного парка.

7) Маневровая работа на железнодорожных подъездных путях производится по Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца и должна обеспечивать безопасное и бесперебойное обслуживание подвижным составом все грузовые операции, а также безопасность людей и сохранность подвижного состава и перевозимых грузов.

Распределение обязанностей между указанными работниками по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте или в Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца.

8) Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть телефонная или радиосвязь, а в необходимых случаях - устройства громкоговорящего оповещения.

9) Подъездные пути ветвевладельца в зависимости от местных условий могут разделяться на маневровые районы, за которыми закрепляются маневровые локомотивы и бригады.

В каждом маневровом районе должен работать, как правило, один маневровый локомотив.

Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без них) из одного маневрового района в другой допускается только с разрешения лица, распоряжающегося маневрами, - дежурного по станции (начальника смены, диспетчера). Следование локомотива из одного района в другой должно быть согласовано с составителем поезда, находящегося в маневровом районе, в который предстоит передвижение. Порядок согласования устанавливается в Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца и указывается в техническо-распорядительном акте.

10) На железнодорожных подъездных путях ветвевладельцев устанавливаются допустимые скорости при маневровых передвижениях исходя из состояния

железнодорожного подъездного пути, уклона пути, мощности локомотива, условий обеспечения безопасности движения, сохранности подвижного состава, перевозимых грузов и указываются в Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца.

Маневры могут производиться со скоростью не более:

- 60 км/ч при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и заряженными сжатым воздухом автотормозами;

- 40 км/ч при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, по свободным путям:

- 25 км/ч при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;

- 15 км/ч при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4,5 и 6-й степеней;

3 км/ч при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.

Скорость передвижения подвижного состава по вагонным весам (в зависимости от конструкции весов) устанавливается в Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца и указывается в техническо-распорядительном акте.

11) Маневровые локомотивы собственные (арендованные) имеют право выезда на станцию примыкания магистральной сети в строгом соответствии с утвержденной Инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца.

Запрещаются маневры с выходом состава за границу станции без согласия поездного диспетчера (начальника смены) и дежурного станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту.

12) Производство маневров на подъездных путях ветвевладельца, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода вагона могут производиться только с постановкой локомотива со стороны спуска и с включением автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры на таких путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения на таких путях ветвевладельца устанавливается в Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца и указывается в техническо-распорядительном акте.

13) При маневрах подвижной состав на подъездных путях ветвевладельца должен устанавливаться в границах, обозначенных предельными столбиками. Стоящие на путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками.

Нормы и основные правила закрепления вагонов и составов устанавливаются в Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца, ТРА станции ветвевладельца или в отдельной инструкции подъездного пути.

Машинисты локомотивов прибывших поездов перед отцепкой локомотива от поезда обязаны во всех случаях затормаживать состав автоматическими тормозами.

При уходе подвижного состава на перегон, на маршруты следования поездов и маневровых составов или в другой маневровый район дежурный по станции (начальник смены, диспетчер) обязан немедленно, используя все имеющиеся в его распоряжении средства, сообщить об этом машинистам поездов и маневровых локомотивов, составителям, сигналистам, дежурным стрелочных постов, переездов и другим работникам, чтобы были приняты меры по задержке встречных поездов или маневровых составов и к остановке ушедшего подвижного состава.

При возникновении сильного ветра работники, связанные с движением, каждый на своем посту, обязаны проверять надежность закрепления подвижного состава.

14) Вагоны с опасными грузами при стоянке на железнодорожных подъездных путях ветвевладельцев должны устанавливаться на особых путях, указанных в техническо-распорядительном акте. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены тормозными башмаками и ограждены переносными сигналами остановки. Стрелки, ведущие на путь стоянки указанных вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на этот путь.

15) Локомотивные и составительские бригады ответственные за маневровую работу должны знать порядок проведения маневровой работы, установленный техническо-распорядительным актом и Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца. Локомотивные бригады должны быть проэкзаменованы и закреплены за определенными маневровыми локомотивами.

16) Составитель поездов обязан:

- формировать составы по заданию ветвевладельца в точном соответствии с требованиями Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца;

- организовать маневровую так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность подвижного состава и груза.

- маневры с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и разрядными грузами, производить с особой осторожностью.

17) Локомотивная бригада при производстве работ обязана:

- точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

- внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;

- внимательно следить за людьми, находящимися на путях, положением стрелок и расположением подвижного состава;

- принимать немедленные меры к остановке состава или локомотива в случае опасности для людей и при обнаружении неисправностей и препятствий, угрожающих безопасности движения;

- обеспечивать безопасность составительской бригады;

- обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность подвижного состава;

18) Управление локомотивом при маневрах осуществляется машинистом. Машинист может доверить управление локомотивом помощнику машиниста или дублеру машиниста лишь под своим наблюдением, руководством и под полную ответственность за действия помощника или дублера.

Машинисту запрещается передавать управление локомотивом помощнику при неблагоприятных условиях профиля и видимости.

При потере видимости составителя или его помощника и отсутствии с ним радиосвязи машинист обязан немедленно остановиться и выяснить их местонахождение.

Подаваемые сигналы, а также указания, получаемые по телефонной и радиосвязи или устройствам громкоговорящего оповещения, машинист обязан подтвердить свистком локомотива или кратким повторением передаваемого указания.

Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или указания или не знает плана маневровой работы, он должен остановиться и выяснить обстановку.

При движении вагонами вперед, если машинисту не видно подаваемых ему сигналов о готовности маршрута или показания маневрового светофора, руководитель маневров должен подавать сигнал о начале движения с предстоящим выездом на стрелки лишь после получения сигнала (сообщения) от дежурного стрелочного поста о готовности стрелок для маневрового

передвижения или убедившись, что маневровый светофор находится в открытом положении.

Проезд маневрового светофора с запрещающим показанием (вследствие неисправности, занятости изолированной секции и др.) при готовом маршруте разрешается по указанию лица, распоряжающегося маневрами.

19) Перед началом маневровой работы составитель поездов обязан:

- ознакомиться с наличием и расположением подвижного состава на путях маневрового района, в котором предстоят маневры, проверить закрепление подвижного состава, убедиться в наличии тормозных башмаков;
- убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, в том числе и локомотивная бригада, в полном составе находятся на своих местах;
- ознакомить машиниста и других работников, участвующих в маневрах, с планом предстоящих маневров и порядком его выполнения;
- проверить, нет ли препятствий для передвижения вагонов (тормозных башмаков под колесами и др.).

20) При производстве маневров составитель поездов и его помощник обязаны:

- не допускать передвижений маневровых составов, не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом;
- перед началом сцепления проверять правильность положения рукояток расцепных рычагов у обоих вагонов, а после расцепки опускать эти рукоятки в вертикальное положение;
- следить за своевременной подготовкой стрелок для маневровых передвижений, своевременной и правильной подачей сигналов сигналистами, дежурными стрелочных постов, машинистом локомотива;
- находиться в таком месте, откуда обеспечивается лучшая видимость маневрирующего состава, а машинисту или его помощнику видны подаваемые ими сигналы;
- при производстве маневров с большими составами на кривых участках пути или в условиях плохой видимости (туман, метель, снегопад и т.д.) принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности – чаще передавать сигналы и указания по радиосвязи, привлекать для передачи сигналов дежурных стрелочных постов, сигналистов и др.;
- прежде чем подъехать к составу, убедиться в отсутствии сигналов ограждения;
- перед передвижением маневрового состава в местах погрузки или выгрузки убедиться в отсутствии препятствий для движения;
- маневры с вагонами, погрузка и выгрузка которых не закончены, производить только после согласования с работниками, распоряжающимися погрузочно-разгрузочными операциями.

При движении вагонами вперед один из работников производящих маневры, должен находиться впереди движущихся вагонов или на первой специальной подножке (переходной площадке) первого по движению вагона. При движении у высоких платформ или негабаритных мест нахождение работников на специальной подножке вагона со стороны платформы и негабаритного места запрещается.

21) Дежурный по станции, маневровый диспетчер обязаны давать задание на маневровую работу только руководителю, распоряжающемуся маневрами. В свою очередь задание на маневровую работу должно быть дано четко и ясно и доведено руководителями маневров до каждого причастного работника.

Если в процессе производства маневров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений должны быть заблаговременно ознакомлены все работники, участвующие в маневрах.

22) Поезда или группы вагонов отправляемые на станции примыкания и магистральные пути АО «НК «КТЖ» должны быть сформированы в соответствии с Правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта.

Поезда или группы вагонов обращающиеся в пределах железнодорожных подъездных путей ветвевладельцев формируются в соответствии с единым технологическим процессом работы подъездных путей ветвевладельца или Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца.

Длина поезда и весовые нормы должны соответствовать единым технологическим процессом работы подъездных путей ветвевладельца или Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца.

23) Запрещается включать в поезда:

- вагоны, технически неисправные, угрожающие безопасности движения и сохранности перевозимых грузов;
- вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;
- платформы и полувагоны, загруженные с нарушением технических условий погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе;
- вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающие опасность отрыва ее листов;
- вагоны, имевшие сход с рельсов или находившиеся в поезде (маневровом составе), потерпевшем крушение или аварию, впредь до осмотра их и признания годными для движения.

- вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих с заводов по особым документам (как груз на своих осях);
 - платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не дано особых указаний;
 - платформы с незакрытыми бортами, бункерные полувагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;
 - полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;
 - порожние крытые вагоны с открытыми и незапертыми на дверную закидку дверями, вагоны для перевозки жидкого битума, с неочищенными от битума колесными парами по кругу катания;
 - запрещается ставить в грузопассажирские поезда вагоны с разрядными грузами, сжатыми и сжиженными газами и другими опасными и зловонными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов.
- 24) Локомотивы должны быть снабжены средствами пожаротушения и подъемными средствами, необходимыми сигнальными приборами, инструментами, тормозными башмаками и другим инвентарем.
- 25) Поезда обслуживаются локомотивной бригадой или локомотивной бригадой и составителем.
- 26) Разрешается проезд на локомотиве составительской бригаде.

Глава 9

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

1) Прием поездов на подъездные пути ветвевладельца должен производиться на свободные пути, предназначенные для этого Инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути или единым технологическим процессом работы подъездных путей ветвевладельца.

2) Машинисты локомотивов, работающих на подъездных путях ветвевладельцев обязаны:

- хорошо знать конструкцию локомотива, профиль своего участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей, знаков и их назначение в Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном подъездном пути ветвевладельца и в технико-распорядительных актах станций ;

- убедиться в правильности сцепления локомотива с первым вагоном состава и соединения воздушных рукавов, а также в открытии концевых кранов между ними;

- зарядить тормозную магистраль сжатым воздухом и убедиться в том, что падение давления не превышает установленных норм, и опробовать автотормоза;

- после полной пробы автотормозов убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;

- на участках, оборудованных радиосвязью, убедиться, что радиостанция включена, а на участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, включить на локомотиве эти устройства;

- ознакомиться по натурному листу с составом грузового поезда, наличием вагонов, грузами отдельных категорий, требующих особой осторожности, а также открытого подвижного состава.

При ведении поезда локомотивная бригада обязана:

- следить за свободностью пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу все сигналы, подаваемые светофорами, сигналы остановки и уменьшения скорости, подаваемые с пути и поезда;

- следить за состоянием и целостностью поезда и подаваемыми с него сигналами;

- наблюдать за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива;

- обеспечивать наиболее полное использование мощности локомотива при экономном расходовании электроэнергии, топлива и смазки;
- при входе на станцию и проходе по станционным путям подавать установленные сигналы, следить по стрелочным указателям за правильностью маршрута, за свободностью пути и сигналами, подаваемыми работниками станций, а также за движением поездов и маневровых локомотивов на смежных путях, принимая меры к остановке при угрозе безопасности движения.

После остановки поезда на станции, если в нем обнаружены какие-либо неисправности, машинист обязан немедленно доложить об этом дежурному по станции или диспетчеру.

В случаях обнаружения в пути следования неисправности сигналов автоблокировки, повреждения пути и других сооружений и устройств машинист обязан сообщить об этом дежурному по станции (поездному диспетчеру).

При необходимости остановки на станции машинист обязан остановить поезд, не проезжая предельного столбика или выходного сигнала пути приема. При этом локомотив поезда должен быть остановлен, как правило, у предельного столбика или выходного сигнала пути приема. Не доезжая до них, машинист может остановить поезд только в том случае, если убежден, что весь состав установлен в пределах полезной длины пути приема.

3) При ведении поезда машинист должен:

- иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и магистрали ниже установленных норм;
- при запрещающих показаниях постоянных сигналов, показаниях сигналов уменьшения скорости и других сигналов, требующих снижения скорости, применяя служебное торможение, останавливать поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследовать со скоростью не более установленной для данного сигнала;
- при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия применить все имеющиеся в его распоряжении средства экстренного торможения для остановки поезда;
- при сильных туманах, ливнях и метелях, резко ограничивающих видимость сигналов, вести поезд с особой бдительностью и в необходимых случаях снижать скорость, чтобы была полностью обеспечена безопасность движения.

4) В пути следования машинисту запрещается:

- превышать установленные скорости движения;
- отвлекаться от управления локомотивом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием пути.

5) При следовании поезда двойной тягой или с подталкивающим локомотивом движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты второго подталкивающего локомотивов обязаны подчиняться всем указаниям и сигналам машиниста ведущего локомотива и повторять их.

6) При вынужденной остановке поезда машинист обязан:

- остановить поезд по возможности на площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

- привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива;

- выяснить возможность дальнейшего следования;

совместно со всеми работниками, сопровождающими поезд, принять меры к устранению возникшего препятствия для движения, привести в действие ручные тормоза, а в необходимых случаях обеспечить ограждение поезда.

7) При вынужденной остановке поезда, сопровождаемого составителем, составитель должен по указанию машиниста локомотива привести в действие ручные тормоза, а в необходимых случаях по требованию машиниста уложить под колеса вагонов тормозные башмаки.

8) Движение возобновляется машинистом после доклада помощника машиниста (составителя поездов) о готовности поезда к следованию.

9) Если поезд остановился на подъеме и в хвосте нет подталкивающего локомотива, машинист при необходимости может осадить поезд на более легкий профиль того железнодорожного подъездного пути ветвевладельца. В этом случае впереди осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады, составитель поездов. Скорость осаживания поезда должна быть не более 5 км/ч.

10) Осаживание не допускается:

- во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;

- если остановившейся поезд был отправлен при перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи;

- при остановке на подъеме поезда, масса которого превышает норму по условиям трогания с места на данном подъеме и осаживание, которого не допускается, при этом машинист должен немедленно затребовать вспомогательный локомотив.

11) Если поезд не может самостоятельно следовать после остановки, он выводится вспомогательным локомотивом.

12) Если затребован восстановительный или пожарный поезд, а также вспомогательный локомотив, то остановившийся поезд не может начать

движение, пока не прибудет затребованная помощь или не будет дано соответствующее разрешение на движение.

13) Порядок затребования, назначения, движения восстановительных поездов и вспомогательных локомотивов и их дальнейшего следования устанавливается единым технологическим процессом или Инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на подъездном пути.

Глава 10

ПРИМЫКАНИЕ И ПЕРЕСЕЧЕНИЯ

1) Примыкания вновь строящихся железнодорожных путей выполняются в соответствии с проектом разработанным лицензированной компанией (I и II категории) на основе полученных технических условий и утвержденный АО «НК КТЖ» и разрешения ветвевладельца к которому планируется примыкание, с обязательным соблюдением мер по обеспечению безопасности движения, охраны труда и охраны окружающей среды.

2) Примыкание вновь строящихся линий к главным путям на перегонах запрещается. В исключительных случаях такое примыкание может быть допущено с разрешения АО «НК «КТЖ».

3) Стрелочные переводы в этих случаях должны быть оборудованы электроприводами или контрольными замками, централизованные стрелочные переводы должны быть переданы на баланс АО «НК «КТЖ» в течение 3-х (трех) месяцев.

4) Примыкания железнодорожных путей к главным путям на перегонах и станциях должны иметь предохранительные тупики длиной не менее 50 м или охранные стрелки.

5) Примыкания к приемо - отправочным и прочим станционным путям при наличии спуска круче 2,5 %, создающего возможность ухода подвижного состава в сторону станции, должны иметь предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки или стрелки.

Необходимость применения предохранительных устройств на станционных путях, имеющих уклоны свыше 2,5 % в сторону от станции и создающих возможность ухода подвижного состава, устанавливается проектом.

В тех случаях, когда по местным условиям не представляется возможным укладка улавливающих и предохранительных тупиков, организацией - владельцем пути совместно с проектной организацией разрабатываются организационно-технические мероприятия, обеспечивающие безопасность движения поездов.

6) Пересечения железнодорожных путей необщего пользования линиями электропередачи и связи, нефтепроводами, газопроводами, продуктопроводами, водопроводами и другими надземными и подземными устройствами и сооружениями могут быть допущены только с разрешения руководителя организации. На таких пересечениях проектом должны быть предусмотрены защитные и предохранительные устройства, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов и производства маневровой работы.

7) Ветвевладелец предоставивший согласие на примыкание железнодорожного подъездного пути другого ветвевладельца обязан:

- беспрепятственно пропускать вагонопоток контрагента, с взиманием платы за проезд вагонов согласно утвержденного тарифа КРЕМ РК;

- представлять для сведения контрагенту план ремонтных работ на следующий календарный год;
 - все спорные вопросы и разногласия решать согласно законодательству РК или в судебных органах, без остановки подачи-уборки вагонов контрагента.
- 8) При получении технических условий на проектирование, строительство или модернизацию ветвевладелец должен предусмотреть развитие станции примыкания, для переработки увеличенного вагонопотока.
- 9) Все выданные технические условия и принятые решения при проектировании и строительстве должны соответствовать техническому регламенту «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТРТС 003/2011) .

Глава 11

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Выполнение правил технической эксплуатации для железнодорожных подъездных путей необщего пользования должно обеспечить безопасность движения поездов независимо от форм собственности.

Соответствие системы управления безопасностью участники перевозочного процесса подтверждается выдачей «Сертификата Безопасности», который является документом удостоверяющим соответствие системы управления безопасностью ветвевладельца требованиям нормативных документов. В случае когда железнодорожный подъездной путь примыкает к станции магистральной сети перевозчика или через ветвевладельца, тогда доступ к услугам магистральной сети перевозчика предоставляется ветвевладельцу при наличии «Сертификата безопасности», выданного уполномоченным органом. Государственный уполномоченный орган - Инспекция транспортного контроля (ИТК) с привлечением независимых аккредитованных экспертов общественных организации проводит аудит соответствия системы управления безопасностью ветвевладельца, с выдачей заключения по результатам аудита. Уведомление о проведении аудита направляется ветвевладельцу не позднее, чем за один месяц до начала аудита. Ветвевладелец в течение 5-ти рабочих дней со дня получения уведомления о проведении аудита направляют в уполномоченный орган, копии учредительных документов, инструкции, договора о подаче/уборке вагонов и организационной структуры.

Получив уведомление о проведении аудита, участники перевозочного процесса:

1. Информировать работников о целях аудита;
2. Назначают ответственность 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 и экспертов 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 и экспертов, участвующих в проведении аудита доступ к необходимому оборудованию, данным и информации.

Аудит проводится в следующей последовательности:

- вводное совещание уполномоченного органа с руководством и работниками ветвевладельцев, где уполномоченный орган информирует ветвевладельца о масштабах аудита, методах, процедуре и способе взаимодействия с работниками ветвевладельцев;
- сбор информации, интервью сотрудников, натурный осмотр железнодорожных подъездных путей, оборудования, сооружений, и анализ информации о системе управления безопасностью у ветвевладельцев;
- обсуждение в ходе и по окончании аудита несоответствий и предложений по их устранению;
- завершающее совещание по итогам проведения аудита, где информируется
- руководство ветвевладельцев о выявленных замечаниях и рекомендации по их устранению и улучшению работы ветвевладельцев;
- выработка заключения по итогам проверки для руководства уполномоченного органа.

В заключении указывается одно из следующих решений:

1. выдать сертификат безопасности по результатам аудита;
2. система управления безопасностью не соответствует требованиям безопасности;
3. о принятии мер по приостановлению действия сертификата до устранения несоответствий или лишении сертификата безопасности в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

При обнаружении десяти и более замечаний, угрожающих безопасности движения, жизни, здоровья людей и окружающей среде влечет за собой принятие решения о приостановлении действия Сертификата безопасности сроком до 3-х месяцев.

Уведомление о приостановке Сертификата безопасности направляется ветвевладельцу и в филиал АО «НК КТЖ» в письменном виде.

В случае устранения всех неисправностей действие Сертификата безопасности возобновляется, о чем письменно уведомляется ветвевладелец.

Несостоятельность ветвевладельца по устранению несоответствия в течение 3-х месяцев приводит к отмене Сертификата безопасности, о чем письменно ветвевладелец уведомляется уполномоченным органом.

Ветвевладелец в течение 15 дней после аудита предоставляет в уполномоченный орган информацию о причинах появления этих несоответствий, планов по их устранению с указанием сроков.

Ветвевладелец по итогам реализации планов корректирующих действий по устранению выявленных несоответствий направляет в уполномоченный орган информацию в сроки указанные в планах.

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

Уполномоченный орган по итогам проведения аудита составляет реестр несоответствий по форме. Учет допущенных нарушений ведут территориальные подразделения уполномоченного органа.

Также проводятся внеплановые аудиты. Внеплановый аудит назначается по решению руководителя уполномоченного органа по следующим основаниям:

1. Контроль устранения несоответствий, выявленных в результате аудита;
2. Ухудшение качества предоставляемых услуг, выполняемых работ, выявляемых на основании жалоб потребителей;
3. Обращение 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. Если произошли нарушения безопасности движения поездов (крушение, авария, событие и инцидент);
6. Обращения государственных органов по конкретным факта причинения либо угрозы причинения вреда жизни, здоровью человека, окружающей среде и законным интересам физических и юридических лиц, государства;
7. Встречный аудит в отношении третьих лиц, с которыми участник перевозочного процесса имел гражданско-правовые отношения, с целью получения необходимой для осуществления аудита информации;
8. Повторный аудит, назначается при несогласии участника перевозочного процесса с результатами первоначального аудита.
9. Подача проверяемым субъектом уведомления о начале осуществления деятельности или определенных действий в порядке, установленном Законом Республики Казахстан «Об административных процедурах»;
10. Изменения процессов системы управления безопасностью участника перевозочного процесса;
11. Изменения в технологии предоставления услуг, выполнения работ участника перевозочного процесса.

Согласно требованиям нормативных документов, участники перевозочного процесса ветвевладельцы могут разработать и внедрить систему управления безопасностью перевозочного процесса, такими 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, здоровья и обеспечения безопасности труда. Требования».

При нарушении требований системы управления безопасностью на железнодорожных путях необщего пользования проводится служебное расследование, назначенным ответственным работником уполномоченного органа с привлечением независимых аккредитованных экспертов

общественных организации. Предварительное расследование случаев нарушения безопасности движения (аварии, крушения, события, инциденты), где имело место участие тяговых или иного подвижного состава перевозчиков, всех юридических и физических лиц допущенных на железнодорожные подъездные пути, необходимо проводить под председательством начальника станции с привлечением независимых экспертов. Уполномоченный орган информирует всех ветвевладельцев независимо от форм собственности о всех случаях нарушения безопасности движения для принятия мер ветвевладельцем по профилактике в своем хозяйстве. В случае сокрытия крушений, аварий, событий и инцидентов, уполномоченный орган назначает комиссию по расследованию данного случая с привлечением независимых аккредитованных экспертов общественных организации, в результате должно быть вынесено решение уполномоченного органа, о мере ответственности всех причастных работников данного случая, (в том числе национального оператора перевозочного процесса) с обязательной отменой действия Сертификата Безопасности и приостановлением действия договора на подачу/уборку вагонов ветвевладельцев.

Термины, применяемые в Правилах технической эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования.

Боковой путь - Путь, при следовании по которому подвижной состав отклоняется по стрелочному переводу.

Вагоны грузовые - Вагоны, предназначенные для перевозки грузов. К ним относятся универсальные вагоны: крытые, полувагоны, платформы и специализированные вагоны: цистерны, вагоны бункерного типа, рефрижераторные вагоны, зерновозы, транспортеры, контейнеровозы, цементовозы, агловозы, коксовозы, окатышевозы, вагоны для перевозки удобрений, леса и др.

Ведение поезда с особой бдительностью - Постоянное, повышенное внимание локомотивной бригады к условиям следования поезда.

Внутренние пути - Пути, расположенные на территории организаций: станционные, пути перегонов, соединяющие между собой станции, посты; погрузочно-разгрузочные пути; подъезды к рабочим горизонтам карьеров, отвалов; передвижные пути в забоях и на отвалах; соединительные пути и другие, назначение которых определяется выполняемыми на них операциями.

Воздушный промежуток (изолирующее сопряжение) - Сопряжение смежных участков контактной сети с электрической изоляцией (токораздел). Изолирующее сопряжение выполняется так, что при проходе токоприемника электроподвижного состава сопрягаемые участки электрически соединяются.

Габарит подвижного состава - Поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться установленный на прямом горизонтальном пути как в порожнем, так и в нагруженном состоянии не только новый подвижной состав, но и подвижной состав, имеющий максимально нормируемые износы.

Габарит приближения строений – Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, внутрь которого помимо подвижного состава не должны заходить никакие части сооружений и устройств, а также лежащие около пути материалы, запасные части и оборудование, за исключением частей устройств, предназначенных для непосредственного взаимодействия с подвижным составом (контактных проводов с деталями крепления, вагонных замедлителей в рабочем состоянии, пробоотборников, устройств для восстановления сыпучести груза и очистки вагонов от остатков груза и др.), при условии, что положение этих устройств во внутри габаритном пространстве увязано с частями подвижного состава, с которыми они могут соприкасаться, и что они не могут вызвать соприкосновения с другими элементами подвижного состава.

Главные пути - Пути перегонов, а также пути станций, являющиеся непосредственным продолжением путей прилегающих перегонов, и как правило, не имеющие отклонения на стрелочных переводах.

Грузоотправитель - Юридическое или физическое лицо, которое выступает от своего имени либо от имени собственника груза и указано в перевозочных документах.

Грузополучатель - Юридическое или физическое лицо, уполномоченное на получение (прием) груза.

Дежурный по станции - Работник станции, единолично распоряжающийся приемом, отправлением поездов, а также всеми другими передвижениями состава по главным и приемо-отправочным путям станции, а где нет маневрового диспетчера и по остальным станционным путям.

Инструкция по обслуживанию и организации работы на пути необщего пользования - Инструкция, разрабатываемая в развитие отдельных положений Правил технической эксплуатации, инструкций по движению поездов и сигнализации на промышленном железнодорожном транспорте с учетом местных условий эксплуатации железнодорожного транспорта.

Искусственные сооружения - Условное название сооружений пути, возведение которых необходимо для прокладки железнодорожных путей в пересеченной местности для сохранения земляного полотна от размыва и оползней, пропуска весенних вод и т. д.

К искусственным сооружениям относятся мосты, путепроводы, эстакады, виадуки, лотки, трубы под насыпями, подпорные стенки.

Контактная сеть - Совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электроподвижного состава.

Контрагент - Грузоотправитель или грузополучатель, которые в пределах железнодорожного подъездного пути, принадлежащего другому грузоотправителю или грузополучателю, имеет свои склады либо примыкающие к указанному железнодорожному пути свои подъездные пути.

Локомотив - Электровоз, тяговый агрегат, тепловоз.

Локомотивная бригада - Работники, назначаемые для управления и обслуживания поездных и маневровых локомотивов. Управление и обслуживание локомотива может осуществляться одним машинистом.

Маневровый диспетчер - Сменный руководитель маневровой работы на станции (в районе), обеспечивающий перевозками технологические процессы производства (грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов) в соответствии с применяемыми графиками (контактными, суточными планами-графиками, технологическими, подачи и уборки вагонов и др.).

На участках, где нет дежурного по станции - распорядитель по приему и отправлению поездов.

Маневровый район - Часть станции (путевого развития организации) включающая станционные пути, сортировочную горку и вытяжной (сортировочный) путь, обслуживаемая одним маневровым локомотивом. Работа двух и более маневровых локомотивов в одном маневровом районе производится под контролем лица, распоряжающегося манёврами.

Маневровый состав - Маневровый локомотив с одним вагоном или группой вагонов, с которыми совершается маневровая работа (маневры). В процессе маневровой работы число вагонов в маневровом составе может изменяться.

Манёвры (маневровая работа) - Передвижения подвижного состава в пределах станции (путевого развития организации), связанные с расформированием и формированием поездов и маневровых составов, а также с выполнением операции по транспортному обслуживанию технологических процессов производства (грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов).

Начальник станции - Руководитель станции.

Негабаритное место - Место на железнодорожном пути, где не соблюдены требования габарита приближения строений.

Нейтральная вставка - Сопряжение смежных участков контактной сети, при котором во всех случаях при прохождении электроподвижного состава обеспечивается электрическая изоляция сопрягаемых участков.

Окно - Время, в течение которого прекращается движение по перегону (путям станций) для производства ремонтно-строительных работ.

Организация - Юридическое лицо, которое имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество и отвечает по своим обязательствам этим имуществом, может от своего имени нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде, имеет самостоятельный баланс или смету.

Особые путевые знаки - Границы железнодорожной полосы отвода, указатель номера стрелки, реперы начала и конца круговых кривых, скрытых сооружений земляного полотна, начала, середины и конца переходных кривых, наивысшего горизонта вод и максимальной высоты волны.

Охранная стрелка - Стрелка, устанавливаемая при приготовлении маршрута приема или отправления поезда (маневрового состава) в положение, исключающее возможность выхода подвижного состава на подготовленный маршрут или другие пути станции.

Перегон - Часть железнодорожной линии, ограниченная смежными станциями, разъездами, обгонными пунктами или путевыми постами.

Переезд - Место пересечения железнодорожных путей в одном уровне автомобильными дорогами (трамвайными путями), оборудованное необходимыми устройствами.

Подвижной состав - Локомотивы, вагоны.

Подъездной путь - Путь, предназначенный для обслуживания отдельных организаций, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, связанный с железными дорогами непрерывной рельсовой колеей и принадлежащий организации или железной дороге.

Поезд - Сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами, обращающийся по перегонам по одному из установленных средств сигнализации и связи. Локомотивы без вагонов и специальный самоходный подвижной состав, отправляемые на перегон, рассматриваются как поезд.

Поездной диспетчер - Сменный руководитель движения поездов на перегоне, обеспечивающий перевозки в соответствии с установленными графиками. Под термином «поездной диспетчер» в тексте настоящих Правил подразумеваются и другие работники, выполняющие его обязанности.

Пост электрической централизации - Здание на станции, в котором сосредоточено оборудование для управления группой централизованных стрелок и сигналов.

Предохранительный тупик - Тупиковый путь, предназначенный для предупреждения выхода подвижного состава на маршруты следования поездов (маневровых составов).

Пункт технического обслуживания - Специально выделенное место, оснащенное технологическим оборудованием, на котором производится комплекс операций (или отдельные операции) по поддержанию работоспособности подвижного состава.

Рабочее состояние локомотива - Состояние локомотива, при котором он способен немедленно выполнять предусмотренные проектом функции с параметрами, установленными нормативно-технической документацией.

Раздельный пункт - Пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны или блок-участки. Руководитель маневров. Работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания которого машинист локомотива, производящего маневры, не имеет право приводить локомотив в движение.

Руководитель работ - Ответственное лицо, на которое возложено руководство работами на эксплуатируемых железнодорожных путях, сооружениях и устройствах.

Сигнал - Условный видимый или звуковой знак, при помощи которого подается определенный приказ.

Сигнальный знак - Условный видимый знак, с помощью которого подается приказ или указание определенной категории работников. К сигнальным знакам относятся предельные столбики, знаки, указывающие границы станции, подачи свистка, отключения и включения тока и др.

Специальный подвижной состав - Несъемные подвижные единицы на железнодорожном ходу:

- специальный самоходный подвижной состав - мотовозы, дрезины, специальные автотрисы для перевозки необходимых для производства работ материалов или доставки работников к месту работы, железнодорожно-строительные машины, имеющие автомобильный двигатель с тяговым приводом в транспортном режиме;

- специальный несамоходный подвижной состав - железнодорожно-строительные машины без тягового привода в транспортном режиме, прицепы и другой специальный подвижной состав, предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта, включаемый в хозяйственные поезда.

Спуск затяжной - Спуск при следующих значениях крутизны к протяженности:

Крутизна	Протяженность
от 0,008 до 0,010	8км и более
0,011 до 0,014	6км -"-

0,015 до 0,017	5км	-"-
0,018 до 0,020	4км	-"-
0,021 до 0,030	2км	-"-
0,031 и круче	1км	-"-

Спуск руководящий - Наибольший по крутизне спуск протяжением не менее тормозного пути.

Станционная составительская бригада - Составительская бригада, не закрепленная за определенными локомотивами и обслуживающая все локомотивы, находящиеся в районе ее работы.

Станционные пути - Пути в границах станции - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-разгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйства), соединительные (соединяющие отдельные парки на станции, ведущие к производственным объектам, складам, пунктам очистки и ремонта подвижного состава), технического обслуживания подвижного состава, а также прочие пути, назначение которых определяется производимыми на них операциями. Назначение всех станционных путей указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Станция - Раздельный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее производить операции по приему, отправлению, скрещению и обгону поездов, транспортному обслуживанию технологических процессов производства (грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов), а также маневровую работу по формированию и расформированию поездов, их техническое обслуживание, подборку вагонов по погрузочно-разгрузочным фронтам и другие технические операции с подвижным составом с учетом требований обслуживаемого производства. В тексте настоящих Правил во всех случаях, когда необходимо сказать о раздельных пунктах, имеющих путевое развитие или обслуживаемых дежурными работниками (станции, поста), применены общие термины «станция» или «дежурный по станции», за исключением мест, где по характеру требований Правил необходимо указывать точно, о каких именно раздельных пунктах идет речь. В случаях, когда путевое развитие железнодорожного транспорта организации не имеет станций, требования к станционному хозяйству и станции распространяются на весь комплекс железнодорожного хозяйства организации.

Стрелка - Часть стрелочного перевода, состоящая из рамных рельсов, остряков и переводного механизма.

Стрелка нецентрализованная - Стрелка, остряки которой переводятся вручную при помощи переводного механизма.

Стрелка централизованная - Стрелка, остряки которой переводятся специальными устройствами, управляемыми из одного центрального пункта.

Стрелочный перевод - Устройство, служащее для перевода подвижного состава с одного пути на другой. Стрелочные переводы состоят из стрелок, крестовин и соединительных путей между ними. Крестовины могут быть с неподвижным или подвижным сердечником.

Стрелочный пост - Один или несколько стрелочных переводов нецентрализованного управления, обслуживаемых одним дежурным стрелочного поста.

Схема формирования - Порядок расстановки вагонов в поездах в соответствии с их назначением.

Съемные подвижные единицы - Съемные дрезины, путевые вагончики, ремонтные вышки на электрифицированных участках, дефектоскопные, путеизмерительные и другие тележки и подвижные единицы, которые могут быть сняты с пути вручную обслуживающими их работниками.

Техническое обслуживание - Комплекс работ для поддержания исправности или работоспособности сооружений, устройств, механизмов и подвижного состава промышленного железнодорожного транспорта при подготовке и использовании по их назначению, при хранении и транспортировании. В техническое обслуживание могут входить контроль технического состояния, чистка, смазывание, замена отдельных составляющих частей сооружений, устройств и подвижного состава или их регулировка с целью предупреждения повреждений, а также часть работы по устранению повреждений и их последствий и т.п.

Торможение полное служебное - Торможение, достигаемое снижением зарядного давления в магистрали за один прием темпом служебной разрядки для получения в тормозных цилиндрах наибольшего давления, допускаемого грузовым режимом воздухораспределителей.

Торможение служебное - Торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте.

Торможение экстренное - Торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, достигаемое путем экстренной разрядки магистрали, дающее максимальный тормозной эффект.

Тормозной путь - Расстояние, проходимое поездом за время от момента перевода ручки крана машинистом или крана экстренного торможения в тормозное положение до полной остановки. Тормозные пути различаются в зависимости от вида торможения (служебное, полное служебное и экстренное).

Уклон - Элемент продольного профиля железнодорожного пути, имеющий наклон к горизонтальной линии. Уклон для поезда, движущегося от низшей точки к высшей, называется подъемом, а обратно - спуском.

Улавливающий тупик - Тупиковый путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении по затяжному спуску.

Устройство громкоговорящего оповещения - Устройство для передачи указаний по движению поездов, производству маневровой работы, осмотру вагонов и выполнению других операций машинистам локомотивов, специального самоходного подвижного состава, дежурным стрелочных постов, работникам службы пути, контактной сети, СЦБ и связи, составителям и другим работникам станции.

Фронт погрузки-выгрузки - Часть железнодорожных путей, предназначенная для производства погрузочно разгрузочных работ. Вместимость фронта погрузки-выгрузки выражается числом устанавливаемых вагонов в физическом или условном исчислении. Различают фронты погрузки-выгрузки линейные и точечные в зависимости от расположения, конструкции, размеров складских помещений и оборудования их погрузочно-разгрузочными устройствами и механизмами (кранами, транспортерами, бункерами и т.д.).

Экипировочный пункт -

Специально оборудованный сооружениями и устройствами пункт для выполнения операций, связанных с подготовкой локомотива, специального самоходного подвижного состава к работе: снабжения топливом, смазочными и обтирочными материалами, водой, песком и т.д., а также для выполнения технического обслуживания локомотивов, специального самоходного подвижного состава.

№ нс: 27-01-27/14064-Н от: 05.12.2019

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ИНДУСТРИЯ ЖӘНЕ
ИНФРАҚҰРЫЛЫМДЫҚ ДАМУ
МИНИСТРЛІГІ



МИНИСТЕРСТВО
ИНДУСТРИИ И
ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

КӨЛІК КОМИТЕТІ

КОМИТЕТ ТРАНСПОРТА

010000, Нұр-Сұлтан қ., Қабанбай Батыр даңғылы, 32/1
тел.: 8(7172) 98-35-08, e-mail: koms.kt@miid.gov.kz

010000, г. Нур-Султан, пр. Кабанбай Батыра 32/1
тел.: 8(7172) 98-35-08, e-mail: koms.kt@miid.gov.kz

№ _____

2019 жылғы 7 қазандағы
№ 26-С хатқа

**Қазақстан Республикасының
теміржол тармақ иеленушілер ассоциациясы**
Алматы қ, көш. Тополевская 42

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитеті (бұдан әрі – Комитет) жоғарыда көрсетілген хатты қарастырып, келесіні хабарлайды.

«Теміржол кірме жолдары үшін техникалық пайдалану қағидалары» және «Тармақ иеленушілер үшін қауіпсіздік сертификатын беру тәртібі» жобалары бойынша Қазақстан Республикасының теміржол тармақ иеленушілер ассоциациясымен жүргізіліп жатқан ғылыми-зерттеу жұмыстар бүгінгі күні өзекті.

Осыған орай, Комитет жоғарыда көрсетілген жобалар бойынша ұсыныстарды Теміржол қызметтері нарығында жаңа субъектілердің өзара іс-қимылының нормативтік құқықтық базасы мен технологиясын жетілдіру жөніндегі жұмыс тобында қарастыруға дайын.

Төраға орынбасары

Қ. Нүркенов

с: М. Қуантай
т: (7172) 98-35-29
е: m.kuantai@miid.gov.kz

**Ассоциация железнодорожных
ветвевладельцев
Республики Казахстан**

г.Алматы, ул. Тополевская 42

Комитет транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан (далее – Комитет), рассмотрев вышеуказанное письмо сообщает следующее.

Комитет сообщает, что проводимая Ассоциацией железнодорожных ветвевладельцев Республики Казахстан научно-исследовательская работа по проекту «Правила технической эксплуатации для железнодорожных подъездных путей» и порядок получения «Сертификата безопасности для ветвевладельцев» (далее – проекты) на сегодняшний день актуальна.

Вместе с тем, Комитет выражает готовность рассмотреть предложений по проектам в Рабочей группе по совершенствованию нормативной правовой базы и технологии взаимодействия новых субъектов на рынке железнодорожных услуг.

Заместитель председателя К. Нуркенов

☐: М. Қуантай

☐: (7172) 98-35-29

☐: m.kuantai@miid.gov.kz