МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

16 марта 2026 г. Москва № 97

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 86366
от "8" мая 2026 г.

Об установлении классификации, порядка расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростного железнодорожного транспорта

В соответствии с абзацем третьим пункта 1 и пунктом 3 статьи 20 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», подпунктом 5.2.34 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, п р и к а з ы в а ю:

1. Установить классификацию, порядок расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростного железнодорожного транспорта, согласно приложению к настоящему приказу.

2. Признать утратившими силу:

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 26 февраля 2015 г., регистрационный № 36209);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 29 июля 2016 г. № 217 «О внесении изменений в Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утверждённое приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. № 344» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 23 августа 2016 г., регистрационный № 43349);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 1 июня 2018 г. № 218 «О внесении изменений в Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утверждённое приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. № 344» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 25 июня 2018 г., регистрационный № 51426);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 19 июля 2022 г. № 269 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18 декабря 2014 г. № 344» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 24 августа 2022 г., регистрационный № 69757).

3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 сентября 2026 г. и действует до 1 сентября 2032 г.

Министр А.С. Никитин



ПРИЛОЖЕНИЕ
к приказу Минтранса России
от 16 марта 2026 г. № 97

Классификация, порядок расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростного железнодорожного транспорта

I. Общие положения

1. Транспортные происшествия и иные события, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта[1], в том числе высокоскоростного железнодорожного транспорта[2] (далее – нарушения безопасности движения), произошедшие на железнодорожных путях общего пользования[3] и железнодорожных путях необщего пользования[4] (далее – железнодорожные пути) не в результате террористического акта[5], диверсии[6] или акта незаконного вмешательства[7], подлежат расследованию и учету и классифицируются как:

1) транспортные происшествия, связанные с нарушением безопасности движения, возникшие при движении железнодорожного подвижного состава[8] (далее – подвижной состав) и с его участием, повлекшие за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц (далее – транспортные происшествия);

2) события, связанные с нарушением безопасности движения, имеющие последствия, указанные в пункте 3 настоящих классификации и порядка (далее – события);

3) иные события, связанные с нарушением безопасности движения, имеющие последствия, указанные в пункте 4 настоящих классификации и порядка (далее – инциденты).

2. Транспортные происшествия подразделяются на следующие категории:

1) крушение[9] в результате столкновения подвижного состава с другим подвижным составом или транспортным средством, схода подвижного состава на железнодорожных путях, которое повлекло одно или несколько из следующих последствий:

---

[1] Абзац тринадцатый пункта 1 статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»).

[2] Абзац девятнадцатый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

[3] Абзац пятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

[4] Абзац шестой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

[5] Пункт 3 статьи 3 Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму».

[6] Часть первая статьи 281 Уголовного кодекса Российской Федерации.

[7] Пункт 1 статьи 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

[8] Абзац седьмой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

[9] Пункт 17 раздела 2 ГОСТ Р 22.0.05-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Техногенные чрезвычайные ситуации. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 сентября 2020 г. № 644-ст (М.: «Стандартинформ», 2020).

произошла гибель одного и более человек, за исключением случаев гибели лиц, не являющихся работниками железнодорожного транспорта и (или) пассажирами поезда, вследствие столкновения подвижного состава с транспортным средством;

причинен тяжкий вред здоровью[10] 5 и более человек, за исключением случаев причинения тяжкого вреда здоровью лицам, не являющимся работниками железнодорожного транспорта и (или) пассажирами, вследствие столкновения подвижного состава с транспортным средством;

возникла чрезвычайная ситуация[11], при которой причинен вред жизни или здоровью 10 и более лицам;

поврежден[12] подвижной состав до состояния, исключающего его эксплуатацию (исключение из инвентарного парка);

нарушены условия жизнедеятельности[13] 50 и более человек;

2) авария[14] в результате столкновения подвижного состава с другим подвижным составом или транспортным средством, схода подвижного состава на железнодорожных путях, которая повлекла одно или несколько из следующих последствий:

причинен тяжкий вред здоровью менее чем 5 лицам, за исключением случаев причинения тяжкого вреда здоровью лицам, не являющимся работниками железнодорожного транспорта и (или) пассажирами, вследствие столкновения подвижного состава с транспортным средством;

возникла чрезвычайная ситуация, при которой пострадало менее 10 человек;

нарушены условия жизнедеятельности менее 50 человек;

поврежден подвижной состав и для восстановления его исправного технического состояния требуется проведение капитального ремонта[15];

3) происшествие при перевозке опасных грузов[16], которое повлекло одно или несколько из следующих последствий:

---

[10] Подпункт 5.1 пункта 5 Порядка определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, утвержденного приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 8 апреля 2025 г. № 172н (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 2 июня 2025 г., регистрационный № 82483); с изменениями, внесенными приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 19 августа 2025 г. № 490н (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 21 августа 2025 г., регистрационный № 83250) (далее – приказ № 172н). В соответствии с пунктом 3 приказа № 172н данный акт действует до 1 сентября 2031 г.

[11] Часть первая статьи 1 Федерального закона от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».

[12] Пункт 38 раздела 3 ГОСТ Р 27.102-2021 «Национальный стандарт Российской Федерации. Надежность в технике. Надежность объекта. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 8 октября 2021 г. № 1104-ст (М.: ФГБУ «РСТ», 2021) (далее – ГОСТ Р 27.102-2021).

[13] Пункт 2 Порядка установления факта нарушения условий жизнедеятельности при аварии на опасном объекте, включая критерии, по которым устанавливается указанный факт, утвержденного приказом Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий от 30 декабря 2011 г. № 795 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 11 марта 2012 г., регистрационный № 23433); с изменениями, внесенными приказом Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий от 14 июля 2016 г. № 376 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 1 августа 2016 г., регистрационный № 43055).

[14] Пункт 2 части 2 статьи 2 Федерального закона от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

[15] Подпункт 2.3.7 пункта 2.3 раздела 2 ГОСТ 18322-2016 «Межгосударственный стандарт. Система технического обслуживания и ремонта техники. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 28 марта 2017 г. № 186-ст (М.: «Стандартинформ», 2017) (далее – ГОСТ 18322-2016).

[16] Абзац восьмой статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Устав).

причинен вред жизни или здоровью людей, нанесен ущерб имуществу физических и (или) юридических лиц, окружающей природной среде;

возникла чрезвычайная ситуация межрегионального[17] или федерального[18] характера.

3. События подразделяются на следующие категории:

1) сход подвижного состава на железнодорожных путях вследствие устойчивой потери контакта колесной пары с головкой рельса[19];

2) столкновение подвижного состава с другим движущимся или неподвижным подвижным составом на железнодорожных путях, которое повлекло повреждение подвижного состава в объеме текущего ремонта[20] или среднего ремонта[21], за исключением текущего безотцепочного ремонта[22] грузовых вагонов[23];

3) столкновение подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде[24], при котором произошла гибель или причинен вред жизни или здоровью людей, поврежден подвижной состав и (или) транспортное средство, объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования[25] (далее соответственно – объекты инфраструктуры, инфраструктура) или инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта[26];

4) наезд подвижного состава на стационарные объекты, механизмы, оборудование инфраструктуры или инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, железнодорожных путей необщего пользования или на предметы (объекты), находящиеся в габарите подвижного состава[27], не предназначенные для обеспечения функционирования инфраструктуры или инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, железнодорожного пути необщего пользования, который повлек одно или несколько из следующих последствий:

произошла гибель людей или причинен тяжкий вред их здоровью;

---

[17] Подпункт «д» пункта 1 постановления Правительства Российской Федерации от 21 мая 2007 г. № 304 «О классификации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» (далее – постановление Правительства Российской Федерации от 21 мая 2007 г. № 304).

[18] Подпункт «е» пункта 1 постановления Правительства Российской Федерации от 21 мая 2007 г. № 304.

[19] Пункт 64 раздела 4 ГОСТ Р 50542-93 «Государственный стандарт Российской Федерации. Изделия из черных металлов для верхнего строения рельсовых путей. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие постановлением Государственного комитета Российской Федерации по стандартизации и метрологии от 30 марта 1993 г. № 97 (М.: «Стандартинформ», 2006).

[20] Подпункт 2.3.9 пункта 2.3 раздела 2 ГОСТ 18322-2016.

[21] Подпункт 2.3.8 пункта 2.3 раздела 2 ГОСТ 18322-2016.

[22] Пункт 70 раздела 2 ГОСТ 32884-2014 «Межгосударственный стандарт. Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 октября 2014 г. № 1432-ст (М.: «Стандартинформ», 2015).

[23] Абзац десятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710, вступившего в силу для Российской Федерации с 1 сентября 2011 г. (далее – ТР ТС 001/2011). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с пунктом 2 статьи 99 и абзацем шестым пункта 2 статьи 101 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированного Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» и вступившего в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г.

[24] Подпункт 2.7.48 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М.: «Стандартинформ», 2019) (далее – ГОСТ 34530-2019).

[25] Абзац четвертый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

[26] Абзац двадцатый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

[27] Абзац девятый пункта 4 ТР ТС 001/2011.

поврежден подвижной состав в объеме текущего ремонта или среднего ремонта, за исключением безотцепочного ремонта грузовых вагонов;

причинен ущерб[28] инфраструктуре, или инфраструктуре высокоскоростного железнодорожного транспорта, или железнодорожному пути необщего пользования;

5) произошло падение груза (контейнера) или его части на железнодорожный путь, которое повлекло одно или несколько из следующих последствий:

перерыв движения поездов хотя бы по одному из железнодорожных путей на железнодорожном перегоне[29] (далее – перегон) на один час и более;

столкновение груза (контейнера) или его части с подвижным составом;

6) падение на железнодорожный путь деталей подвижного состава (внутрь рельсовой колеи[30] или на обочину железнодорожного пути) во время движения подвижного состава, которое повлекло одно или несколько из следующих последствий:

невозможность дальнейшего движения подвижного состава;

создание препятствия для движения данного подвижного состава или иного подвижного состава;

7) движение по железнодорожным путям и (или) по территории, прилегающей к полосе отвода железных дорог[31], транспортного средства с нарушением габарита подвижного состава вне установленного железнодорожного переезда, которое повлекло одно или несколько из следующих последствий:

произошла гибель людей или причинен тяжкий вред их здоровью;

поврежден подвижной состав в объеме текущего ремонта или среднего ремонта, за исключением безотцепочного ремонта грузовых вагонов;

сбой в работе железнодорожного транспорта, выразившийся в невыполнении графика движения поездов;

8) затопление, пожар[32], нарушение целостности конструкций объектов инфраструктуры или разрушение составных частей и элементов составных частей объектов инфраструктуры или инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, в том числе железнодорожных устройств электроснабжения[33], при котором происходит потеря их эксплуатационной пригодности[34] и несущей способности[35], вызвавшее перерыв движения поездов хотя

---

[28] Абзац первый пункта 2 статьи 15 Гражданского кодекса Российской Федерации.

[29] Подпункт 2.7.49 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[30] Подпункт 2.7.29 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[31] Абзац семнадцатый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

[32] Абзац третий статьи 1 Федерального закона от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности».

[33] Абзац тринадцатый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710, вступившим в силу для Российской Федерации 1 сентября 2011 г. Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с пунктом 2 статьи 99 и абзацем шестым пункта 2 статьи 101 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированного Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» и вступившего в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г.

[34] Подпункт 3.7.3.86 пункта 3.7.3 раздела 3 ГОСТ Р ИСО 6707-1-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Здания и сооружения. Общие термины», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 24 декабря 2020 г. № 1388-ст (М.: «Стандартинформ», 2021).

[35] Подпункт 2.2.4 пункта 2.2 раздела 2 ГОСТ 27751-2014 «Межгосударственный стандарт. Надежность строительных конструкций и оснований. Основные положения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2014 г. № 1974-ст (М.: «Стандартинформ», 2019).

бы по одному из железнодорожных путей на перегоне на один час и более;

9) происшествие при перевозке опасных грузов, которое повлекло одно или несколько из следующих последствий:

причинен вред жизни или здоровью людей, нанесен ущерб имуществу физических и (или) юридических лиц, окружающей природной среде;

возникла чрезвычайная ситуация локального[36], муниципального[37], межмуниципального[38] и регионального[39] характера.

4. Инциденты подразделяются на следующие категории:

1) возгорание груза в вагоне или контейнере в процессе перевозки их по железнодорожным путям вследствие несанкционированного выхода за пределы упаковки груза, контейнера или габарит погрузки[40] продуктов физико-химической реакции в результате одной или нескольких причин:

непосредственное воздействие на груз, упаковку груза, вагон или контейнер;

неисправность или нарушение целостности конструкции упаковки груза, вагона или контейнера;

2) излом (обрыв) деталей подвижного состава (оси[41], колеса[42], боковой рамы[43], надрессорной балки[44], хребтовой балки при рамной конструкции[45], кузова (котла) вагона (цистерны) при безрамной конструкции[46]);

3) излом рельса[47] вне зависимости от времени его возникновения;

4) появление на напольном железнодорожном светофоре[48] (далее – светофор) разрешающего показания сигнала вместо запрещающего или появление более разрешающего[49] показания сигнала вместо показания, требующего продолжения следования поезда с уменьшенной скоростью, в результате одной или нескольких причин:

неисправность светофора;

нарушение правил эксплуатации, некачественный ремонт[50] либо техническое

---

[36] Подпункт «а» пункта 1 постановления Правительства Российской Федерации от 21 мая 2007 г. № 304.

[37] Подпункт «б» пункта 1 постановления Правительства Российской Федерации от 21 мая 2007 г. № 304.

[38] Подпункт «в» пункта 1 постановления Правительства Российской Федерации от 21 мая 2007 г. № 304.

[39] Подпункт «г» пункта 1 постановления Правительства Российской Федерации от 21 мая 2007 г. № 304.

[40] Пункт 2.1 главы 1 Технических условий размещения и крепления грузов, содержащихся в приложении 3 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении от 1 ноября 1951 г. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении от 1 ноября 1951 г. вступило в силу для СССР 1 ноября 1951 г (далее – СМГС).

[41] Пункт 3.2 раздела 3 ГОСТ 33200-2014 «Межгосударственный стандарт. Оси колесных пар железнодорожного подвижного состава. Общие технические условия», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 5 июня 2015 г. № 564-ст (М.: «Стандартинформ», 2015).

[42] Пункт 3.2 раздела 3 ГОСТ 10791-2011 «Межгосударственный стандарт. Колеса цельнокатаные. Технические условия», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 июня 2011 г. № 142-ст (М.: «Стандартинформ», 2011).

[43] Пункт 3.4 раздела 3 ГОСТ 9246-2013 «Межгосударственный стандарт. Тележки двухосные трехэлементные грузовых вагонов железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 8 ноября 2013 г. № 1423-ст (М.: «Стандартинформ», 2014) (далее – ГОСТ 9246-2013).

[44] Пункт 3.3 раздела 3 ГОСТ 9246-2013.

[45] Подпункт 3.1.3 пункта 3.1 раздела 3 ГОСТ Р 53077-2008 (ЕН 13749:2005) «Национальный стандарт Российской Федерации. Рельсовый транспорт. Правила проектирования и испытаний конструкции рамы тележки», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 18 декабря 2008 г. № 458-ст (М.: «Стандартинформ», 2009).

[46] Пункт 6.8.2.1.13 раздела 6.8.2 главы 6.8 Правил перевозок опасных грузов, содержащихся в приложении 2 к СМГС.

[47] Подпункт 2.7.28 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[48] Подпункт 2.9.9 пункта 2.9 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[49] Абзац пятый подпункта 10.2.2 пункта 10.2 раздела 10 ГОСТ 31666-2014 «Межгосударственный стандарт. Дизель-поезда. Общие требования», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2014 г. № 1398-ст (М.: «Стандартинформ», 2015).

[50] Подпункт 2.1.2 пункта 2.1 раздела 2 ГОСТ 18322-2016.

обслуживание[51] объектов инфраструктуры или инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, железнодорожных путей необщего пользования;

5) самопроизвольное движение подвижного состава на маршрут приема[52], маршрут отправления[53] поезда или на перегон с железнодорожных путей раздельных пунктов[54] или с примыкающих к раздельному пункту железнодорожных путей необщего пользования;

6) обрыв сцепного[55] или автосцепного[56] устройства подвижного состава (корпуса автосцепки[57], тягового хомута[58], клина тягового хомута, механизма беззазорного сцепного устройства) в результате одной или нескольких причин:

несоответствие подвижного состава или его составных частей требованиям, установленным разделами V, VIII ТР ТС 001/2011, разделами V, VIII технического регламента Таможенного союза «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (ТР ТС 002/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710, вступившего в силу для Российской Федерации с 1 сентября 2011 г. (далее – ТР ТС 002/2011)[59];

нарушение правил эксплуатации, некачественный ремонт или техническое обслуживание подвижного состава;

7) отмена отправления пассажирского поезда[60] (высокоскоростного[61], скоростного[62], скорого[63], дальнего следования[64] или пригородного[65]) с железнодорожной станции[66] (далее – станция) отправления, а также высадка пассажиров на станции в результате одной или нескольких причин:

несоответствие подвижного состава или его составных частей требованиям, установленным разделами V, VIII ТР ТС 001/2011, разделами V, VIII ТР ТС 002/2011;

нарушение правил эксплуатации, некачественный ремонт или техническое обслуживание подвижного состава;

повреждение подвижного состава вследствие наезда на людей или животных;

8) отправление поезда на занятый перегон, при котором отправляющийся поезд при открытом выходном светофоре или пригласительном сигнале, или

---

[51] Подпункт 2.1.1 пункта 2.1 раздела 2 ГОСТ 18322-2016.

[52] Пункт 139 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М.: «Стандартинформ», 2010) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

[53] Пункт 137 ГОСТ Р 53431-2009.

[54] Подпункт 2.9.2 пункта 2.9 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[55] Пункт 3.12 раздела 3 ГОСТ 22703-2012 «Межгосударственный стандарт. Детали литые сцепных и автосцепных устройств железнодорожного подвижного состава. Общие технические условия», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 октября 2012 г. № 487-ст (М.: «Стандартинформ», 2019) (далее – ГОСТ 22703-2012).

[56] Пункт 3.4 раздела 3 ГОСТ 22703-2012.

[57] Пункты 3.1, 3.9 раздела 3 ГОСТ 22703-2012.

[58] Пункт 3.13 раздела 3 ГОСТ 22703-2012.

[59] Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с пунктом 2 статьи 99 и абзацем шестым пункта 2 статьи 101 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированного Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» и вступившего в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г.

[60] Подпункт 2.12.10 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[61] Подпункт 2.12.18 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[62] Подпункт 2.12.17 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[63] Подпункт 2.12.16 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[64] Подпункт 2.12.11 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[65] Подпункт 2.12.12 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[66] Абзац двадцать девятый статьи 2 Устава.

по разрешению на отправление, переданному машинисту в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250[67] (далее – Правила технической эксплуатации железных дорог), и при получении машинистом (при необходимости) дополнительного указания или сигнала отправления, отправился (или проследовал без остановки) и проехал выходной светофор данного железнодорожного пути (а при отсутствии светофора – предельный столбик) хотя бы частью локомотива, в то время, когда впереди расположенный перегон (железнодорожный путь перегона, блок-участок[68] или секции маршрута[69]) занят поездом или подвижным составом;

9) отправление поезда с электрической тягой на неэлектрифицированный железнодорожный путь, железнодорожный путь со снятым напряжением в контактном проводе или с другим родом тока, за исключением локомотива двойного питания[70] и дизель-электропоездов[71], по неэлектрифицированному стрелочному съезду[72] или стрелочному съезду со снятым напряжением в контактной сети[73];

10) отправление поезда с перекрытым (перекрытыми) концевым краном[74] (концевыми кранами) между единицами подвижного состава, за исключением соединенных грузовых поездов[75] с автономными тормозными магистралями;

11) отцепка вагона от пассажирского поезда (высокоскоростного, скоростного, скорого, дальнего следования или пригородного) в пути следования на всех раздельных пунктах, кроме станции отправления и станции назначения в результате одной или нескольких причин:

несоответствие подвижного состава или его составных частей требованиям установленным разделами V, VIII ТР ТС 001/2011, разделами V, VIII ТР ТС 002/2011;

некачественный ремонт или техническое обслуживание подвижного состава;

неисправность вагона, препятствующая его дальнейшему движению;

12) отцепка вагона от грузового поезда[76] на станции, кроме станций, где имеются пункты осмотра грузовых поездов в коммерческом отношении, в результате одной или нескольких причин:

нарушение технических условий погрузки грузов, багажа или грузобагажа;

выход груза за пределы габарита погрузки;

13) отцепка вагона с опасным грузом от грузового поезда в пути следования вследствие технической неисправности или непригодности в коммерческом отношении вагона, за исключением отцепки такого вагона на станции отправления и

---

[67] Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 20 июля 2022 г., регистрационный № 69324. В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250 данный акт действует шесть лет со дня его вступления в силу.

[68] Подпункт 2.9.8 пункта 2.9 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[69] Подпункт 2.9.11 пункта 2.9 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[70] Подпункт 3.2.10 пункта 3.2 раздела 3 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М.: «Стандартинформ», 2017).

[71] Подпункт 2.3.32 пункта 2.3 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[72] Пункт 33 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2020.

[73] Подпункт 2.8.5 пункта 2.8 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[74] Пункт 3.1 раздела 3 ГОСТ 34697-2020 «Межгосударственный стандарт. Краны концевые и разобщительные. Общие технические условия», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 18 декабря 2020 г. № 1328-ст (М.: «Стандартинформ», 2020).

[75] Подпункт 2.12.30 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[76] Подпункт 2.12.28 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

станции назначения;

14) перевод железнодорожной стрелки[77] под подвижным составом при нахождении подвижного состава на участке рельсовой цепи[78], в границах которой она расположена;

15) повреждение или отказ[79] тягового подвижного состава[80], вызвавшее (вызвавший) вынужденную остановку пассажирского поезда (дальнего следования или пригородного) на перегоне, если дальнейшее движение поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива, в результате одной или нескольких причин:

несоответствие подвижного состава или его составных частей требованиям установленным разделами V, VIII ТР ТС 001/2011, разделами V, VIII ТР ТС 002/2011;

нарушение правил эксплуатации, некачественный ремонт или техническое обслуживание тягового подвижного состава;

повреждение тягового подвижного состава вследствие наезда на людей или животных;

16) прием поезда с электрической тягой на неэлектрифицированный путь, путь со снятым напряжением в контактном проводе или с другим родом тока, за исключением локомотива двойного питания и дизель-электропоездов, по неэлектрифицированному съезду или съезду со снятым напряжением;

17) проезд подвижного состава на запрещающий сигнал светофора или предельного столбика;

18) происшествие при перевозке опасных грузов, возникшее вследствие одной или нескольких причин:

повреждение вагона или контейнера;

повреждение упаковки;

неплотно закрытые люки вагона;

дефект[81] (повреждение) котла вагона-цистерны;

дефект (повреждение) арматуры котла вагона-цистерны;

дефект (повреждение) сливного прибора вагона-цистерны;

19) саморасцеп[82] автосцепок или сцепных устройств в поезде.

II. Порядок расследования нарушений безопасности движения

5. Владелец инфраструктуры[83] и (или) владелец железнодорожного пути необщего пользования[84] (далее – субъекты железнодорожного транспорта) должны уведомить Федеральную службу по надзору в сфере транспорта,

---

[77] Подпункт 2.7.36 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[78] Подпункт 2.9.13 пункта 2.9 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

[79] Пункт 36 ГОСТ Р 27.102-2021.

[80] Пункт 3 раздела 2 ГОСТ 31539-2012 «Межгосударственный стандарт. Цикл жизненный железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 26 ноября 2012 г. № 1171-ст (М.: «Стандартинформ», 2014).

[81] Пункт 37 раздела 3 ГОСТ Р 27.102-2021.

[82] Пункт 3.10 раздела 3 ГОСТ 33434-2015 «Межгосударственный стандарт. Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 4 декабря 2015 г. № 2109-ст (М.: «Стандартинформ», 2016).

[83] Абзац десятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

[84] Абзац четырнадцатый статьи 2 Устава.

ее территориальные органы, транспортных прокуроров посредством использования доступных средств связи (в том числе по номеру телефона, с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (далее – сеть «Интернет»):

не позднее 1 часа с момента возникновения транспортных происшествий, указанных в пункте 2 настоящих классификации и порядка;

не позднее 3 часов с момента возникновения событий, указанных в пункте 3 настоящих классификации и порядка;

не позднее 24 часов с момента возникновения инцидентов, указанных в пункте 4 настоящих классификации и порядка.

6. Уведомление должно содержать следующую информацию:

дату и время произошедшего нарушения безопасности движения;

сведения о наличии и количестве пострадавших лиц, пассажиров, работников железнодорожного транспорта, а также тяжести нанесенного им вреда или угрозы причинения им вреда при ликвидации последствий нарушения безопасности движения;

характеристику железнодорожного пути, участка, станции, перегона, свободности (занятости) соседнего железнодорожного пути, его принадлежность;

информацию о возникновении пожара или угрозы его возникновения при ликвидации последствий нарушения безопасности движения;

данные о количестве единиц подвижного состава с указанием его типа (вида), находящихся в сходе с рельсов (столкновении), в негабарите, на боку, а также о наличии в нем людей, грузов, опасных грузов с указанием номера (номеров) аварийной карточки[85], возгорании, утрате (частичной утрате) опасных грузов или угрозе их утраты (частичной утраты) при ликвидации последствий нарушения безопасности движения;

сведения о наличии перерывов в движении поездов (раздельно для грузовых поездов, пассажирских поездов (дальнего следования и пригородных) или ограничений в подаче, уборке подвижного состава на железнодорожные пути необщего пользования.

7. Субъекты железнодорожного транспорта должны уведомить о нарушении безопасности движения посредством использования доступных средств связи (в том числе по номеру телефона, с использованием сети «Интернет») в течение 24 часов с момента возникновения нарушения безопасности движения операторов железнодорожного подвижного состава[86] (далее – оператор), перевозчиков[87], юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, выполняющих работы (оказывающих услуги) для пользователей услугами

---

[85] Пункт 1.3.3 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г., Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Соглашение вступило в силу для Российской Федерации 14 февраля 1992 г.), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. № 2014-I (Соглашение вступило в силу для Российской Федерации 12 декабря 1991 г.).

[86] Абзац двенадцатый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

[87] Абзац одиннадцатый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

железнодорожного транспорта[88], связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса, с ремонтом подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, с участием должностных лиц и (или) с участием подвижного состава которых произошло нарушение безопасности движения.

8. В течение 2 рабочих дней со дня получения уведомления о транспортном происшествии создается комиссия из числа работников Федеральной службы по надзору в сфере транспорта[89], территориальных органов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

В случае гибели одного и более пассажира поезда в состав комиссии должны быть включены работники центрального аппарата Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

9. В случае если техническое заключение о причинах и последствиях нарушения безопасности движения субъекта железнодорожного транспорта включает особое мнение члена комиссии субъекта железнодорожного транспорта, субъектом железнодорожного транспорта в течение 2 рабочих дней со дня составления технического заключения направляются в территориальный орган Федеральной службы по надзору в сфере транспорта материалы расследования, указанные в пункте 20 настоящих классификации и порядка.

Территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в течение 2 рабочих дней со дня получения материалов расследования от субъекта железнодорожного транспорта создается комиссия для проведения расследования данного нарушения безопасности движения.

В случае несогласия субъектов железнодорожного транспорта с выводами технического заключения о причинах и последствиях нарушения безопасности движения территориального органа Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта или лицо, исполняющее его обязанности, в течении 2 рабочих дней со дня получения технического заключения от территориального органа Федеральной службы по надзору в сфере транспорта должны сформировать комиссию из числа сотрудников центрального аппарата Федеральной службы по надзору в сфере транспорта для проведения дополнительного расследования и установления причины допущенного нарушения безопасности движения.

10. Для выявления причин возникновения нарушения безопасности движения, указанного в пунктах 2 – 4 настоящих классификации и порядка, и предупреждения его возникновения в будущем в течение 24 часов со дня возникновения нарушения безопасности движения субъектом железнодорожного транспорта создается комиссия из числа работников субъекта железнодорожного транспорта и лиц, указанных в пункте 7 настоящих классификации и порядка.

11. В случае столкновения подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде, повлекшего гибель 5 и более лиц, в течение 2 рабочих дней со дня получения уведомления о нарушении безопасности движения создается комиссия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

12. В случае столкновения подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде, повлекшего гибель менее 5 лиц или

---

[88] Абзац девятый статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

[89] Пункт 3 статьи 20 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», пункт 1 Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398.

причинение тяжкого вреда здоровью более 5 лицам, в течение 2 рабочих дней со дня получения уведомления о нарушении безопасности движения создается комиссия территориального органа Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, находящегося на территории субъекта Российской Федерации, в котором произошло указанное нарушение безопасности движения.

13. Комиссии, предусмотренные пунктами 8 – 12 настоящих классификации и порядка, создаются приказом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, приказом территориального органа Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, распорядительным актом субъекта железнодорожного транспорта соответственно.

Комиссии, предусмотренные пунктами 8, 10 – 12 настоящих классификации и порядка, должны выезжать на место нарушения безопасности движения для установления обстоятельств и причин его возникновения.

14. При проведении расследования транспортных происшествий, событий или инцидентов комиссии, предусмотренные пунктами 8, 10 – 12 настоящих классификации и порядка, должны:

1) установить причины возникновения нарушения безопасности движения в целях предупреждения их возникновения в будущем;

2) осуществить оценку фактического состояния подвижного состава, а также объектов инфраструктуры или инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта и (или) железнодорожного пути необщего пользования на предмет соответствия требованиям Федерального закона о железнодорожном транспорте и принимаемых в соответствии с ним нормативных правовых актов Российской Федерации в области железнодорожного транспорта, а также нормативных документов (актов) Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, регулирующих деятельность в области железнодорожного транспорта[90];

3) осуществить оценку действий работников субъекта железнодорожного транспорта, организаций, указанных в пункте 7 настоящих классификации и порядка, действия (бездействие) которых привели или способствовали возникновению нарушения безопасности движения;

4) оформить материалы расследования нарушения безопасности движения.

15. На месте нарушения безопасности движения работники субъекта железнодорожного транспорта должны:

1) вызвать скорую медицинскую помощь пострадавшим лицам;

2) изъять скоростемерную ленту[91] или накопитель информации систем регистрации параметров движения, натурный лист поезда[92], справку об обеспеченности поезда тормозами, предупреждения об ограничении скорости движения и бортовой журнал локомотива;

---

[90] Пункт 1 статьи 3 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

[91] Пункт 141 Правил технической эксплуатации железных дорог.

[92] Инструкция по составлению натурного листа поезда, утвержденная Протоколом тридцать четвертого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 12 февраля 2003 г. Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г., Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Соглашение вступило в силу для Российской Федерации 14 февраля 1992 г.), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. № 2014-I (Соглашение вступило в силу для Российской Федерации 12 декабря 1991 г.).

3) составить схему разрушения (повреждения) железнодорожного пути и расположения подвижного состава, следов схода подвижного состава с рельсов с привязкой к километрам и пикетам, с указанием начала схода и места остановки подвижного состава;

4) произвести фотографирование общего вида последствий и повреждений подвижного состава и объектов инфраструктуры или инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, и (или) железнодорожного пути необщего пользования, обнаруженных посторонних предметов, положений деталей и узлов подвижного состава;

5) составить документы осмотра места транспортного происшествия, события, или инцидента, технического состояния подвижного состава и объектов инфраструктуры или инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, и (или) железнодорожного пути необщего пользования;

6) запросить письменные (в том числе с использованием аудио- и видеозаписи) объяснения у лиц, причастных к нарушению безопасности движения, а также очевидцев транспортного происшествия, или события;

7) зафиксировать информацию о погодных условиях на момент нарушения безопасности движения;

8) осуществить восстановление движения поездов и ликвидацию последствий нарушения безопасности движения.

16. Субъект железнодорожного транспорта должен сохранять документы, элементы верхнего строения железнодорожного пути, детали подвижного состава и другие предметы, которые могут иметь значение при установлении обстоятельств и причин нарушения безопасности движения, в течение всего периода расследования.

Решение о направлении указанных документов, деталей и предметов на исследование или испытание и сроках их хранения принимается комиссиями, предусмотренными пунктами 8 – 12 настоящих классификации и порядка.

17. На основе материалов расследования нарушения безопасности движения, оформленных в соответствии с подпунктом 4 пункта 14 настоящих классификации и порядка, субъект железнодорожного транспорта в течение 30 календарных дней должен разработать мероприятия по предупреждению нарушений безопасности движения в будущем.

III. Оформление результатов расследования нарушений безопасности движения и их учет

18. По результатам расследования нарушений безопасности движения, но не позднее 7 календарных дней со дня возникновения транспортного происшествия и 5 календарных дней со дня возникновения события или инцидента, комиссиями, предусмотренными пунктами 8 – 12 настоящих классификации и порядка, составляются технические заключения о причинах и последствиях нарушения безопасности движения, подписанные всеми членами комиссий, предусмотренных пунктами 8 – 12 настоящих классификации и порядка, и содержащие информацию указанную в подпунктах 1 – 3 пункта 14 настоящих классификации и порядка.

19. В случае невозможности установления причин возникновения нарушения безопасности движения в сроки, установленные пунктом 18 настоящих

классификации и порядка, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (при расследовании транспортных происшествий), территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (при расследовании событий или инцидентов), продлеваются сроки проведения расследования и составления технического заключения о причинах и последствиях нарушения безопасности движения, но не более чем на 60 календарных дней в случаях, если необходимо проведение исследований, испытаний, специальных экспертиз.

Основанием для продления сроков проведения расследования транспортного происшествия, события или инцидента и составления технического заключения о причинах и последствиях нарушения безопасности движения является решение комиссий, указанных в пунктах 8, 10 – 12 настоящих классификации и порядка, или письменное заявление одной из сторон, участвующих в расследовании, о необходимости проведения указанных исследований, испытаний, специальных экспертиз.

20. Материалы расследования должны содержать следующие документы:

1) техническое заключение о причинах и последствиях нарушения безопасности движения, в том числе с особым мнением члена комиссии (при наличии);

2) список пострадавших лиц с предварительными диагнозами;

3) акты о повреждении подвижного состава и (или) объектов инфраструктуры и (или) железнодорожного пути необщего пользования;

4) материалы, полученные в том числе с применением фотографирования и видеозаписи, подтверждающие причины нарушения безопасности движения, схемы объектов инфраструктуры и (или) железнодорожного пути необщего пользования, подвижного состава с указанием имеющихся отступлений от норм содержания, перечень повреждений объектов инфраструктуры и (или) железнодорожного пути необщего пользования и подвижного состава в результате нарушения безопасности движения;

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

6) результаты расшифровки скоростемерной ленты или накопителя информации систем регистрации параметров движения подвижного состава (с указанием места хранения подлинника документа), имеющего отношение к расследуемому нарушению безопасности движения;

7) акты о состоянии и работе объектов инфраструктуры и (или) железнодорожного пути необщего пользования, имеющих отношение к нарушению безопасности движения;

8) натурные листы поездов;

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

10) копия графика движения поездов;

11) выписки из учетно-отчетных форм по использованию подвижного состава и объектов инфраструктуры и (или) железнодорожного пути необщего пользования в части, касающейся причин нарушения безопасности движения;

12) сведения субъекта железнодорожного транспорта о метеорологической обстановке на момент нарушения безопасности движения;

13) сведения о лицах, причастных к нарушению безопасности движения, их объяснения, сведения о режиме труда и отдыха, о результатах последних аттестаций[93], предусматривающих проверку знаний Правил технической эксплуатации железных дорог;

14) сведения о лицах, управлявших подвижным составом, при движении которого или с участием которого допущено нарушение безопасности движения, о прохождении ими обязательных предрейсовых или предсменных медицинских осмотров, обязательных послерейсовых или послесменных медицинских осмотров, а также о прохождении (по требованию работодателя) медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения) (далее – медицинские осмотры и медицинское освидетельствование)[94].

21. Получение сведений, предусмотренных подпунктами 2 и 14 пункта 20 настоящих классификации и порядка, в части предварительных диагнозов, прохождения медицинских осмотров и медицинского освидетельствования, осуществляется с соблюдением требований, установленных статьей 13 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации».

22. Выводы комиссий Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и ее территориальных органов о причинах транспортного происшествия, события или инцидента являются обязательными для учета субъектами железнодорожного транспорта.

23. Субъекты железнодорожного транспорта по запросу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта или ее территориального органа должны направлять материалы расследования, предусмотренные пунктом 20 настоящих классификации и порядка, в срок, не превышающий 15 рабочих дней со дня получения запроса.

---

[93] Порядок и сроки проведения аттестации работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, а также порядок формирования аттестационной комиссии, установленные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2024 г. № 260 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 27 августа 2024 г., регистрационный № 79302). В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2024 г. № 260 данный приказ действует до 1 марта 2031 г.

[94] Порядок проведения обязательных предрейсовых или предсменных медицинских осмотров и обязательных послерейсовых или послесменных медицинских осмотров работников, определенных Перечнем профессий работников железнодорожного транспорта, которые осуществляют производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, которые проходят обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, обязательные послерейсовые или послесменные медицинские осмотры, а также по требованию работодателей медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения), в том числе с использованием медицинских изделий, обеспечивающих автоматизированную дистанционную передачу информации о состоянии здоровья работников и дистанционный контроль состояния их здоровья, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 27 октября 2023 г. № 355 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 27 ноября 2023 г., регистрационный № 76118). В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 27 октября 2023 г. № 355 данный приказ действует до 1 марта 2030 г.