

# Крушение на путях необщего пользования



**Анатолий ЖЕЛЕЗНЯКОВ,**  
врио заместителя  
начальника  
Уральского УГЖД  
Ространснадзора  
(Екатеринбург)

**В** начале января 2018 года на станции Топливная десятого железнодорожного района Управления логистики железнодорожного пути необщего пользования ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат» допущено боковое столкновение электровоза, производящего маневровую работу на железнодорожном пути, с прибывающим с перегона станции Западная на железнодорожный путь станции Топливная поездом.

В результате бокового столкновения повреждены три грузовых вагона: один вагон – до степени исключения из инвентаря, другой – в объеме деповского ремонта, третий – в объеме текущего отцепочного ремонта, электровоз – в объеме текущего ремонта.

Для выяснения обстоятельств и причин этого ЧП в Уральском управлении государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта была создана комиссия по расследованию.

После изучения представленных комиссии документов и материалов, а также осмотра места столкновения была восстановлена хронология происшествя.

Локомотивная бригада электровоза EL2 № 387 после вывода 20 вагонов (6 платформ заводского парка и 14 полувагонов) из железнодорожного тупика листопркатного цеха получила по радиосвязи план маневровой работы от маневрового диспетчера станции Топливная на расформирование вагонов на железнодорожных путях станционного парка.

Все аспекты безопасности движения железнодорожного транспорта предусмотрены действующим законодательством. Но к чему может привести отступление от правил?



После очередного осаживания группы вагонов на железнодорожный путь локомотивная бригада электровоза получила команду по радиосвязи от маневрового диспетчера станции Топливная выезжать по неиспользованному маршруту с железнодорожного пути с 9 вагонами до маневрового светофора.

Далее маневровый диспетчер станции Топливная открыл входной светофор «ЧЗ-1» с 1-го перегона на железнодорожный путь, ранее запрошившемуся поезду со станции Западная и дал команду по радиосвязи машинисту ведущего электровоза и машинисту электровоза (толкача) на прибытие и дальнейшее проследо-

вание поезда по железнодорожному пути на станцию «Кольцевая».

Помощник машиниста дал команду по радиосвязи машинисту электровоза выезжать с железнодорожного пути. Машинист электровоза проезжает маневровый светофор с запрещающим показанием сигнала. После этого происходит боковое столкновение электровоза с прибывающим поездом.

В ходе служебного расследования установлено, что владелец железнодорожного пути необщего пользования ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат» не обеспечил основные принципы функционирования железнодорожного транспорта, установленные частью 3 ст. 1 Федерального закона № 17-ФЗ, а также не принял меры по обеспечению безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в нарушение части 1 ст. 16 Федерального закона № 17-ФЗ, что выразилось в необеспечении

защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава.

Уполномоченные лица ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат», осуществляющие функции по контролю за соблюдением работниками железнодорожного транспорта Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (далее ПТЭ РФ), осуществляли свои обязанности не в полной мере.

Работники железнодорожного транспорта ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат» допустили преступную халатность, грубо нарушив свои должностные обязанности и требования ПТЭ РФ в части организации движения поездов и маневровой работы на станции Топливая десятого железнодорожного района Управления логистики

железнодорожного пути необщего пользования ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат».

Комиссией Уральского управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в соответствии с пунктом 3 «Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», утвержденного приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 года № 344, принято решение классифицировать данный случай как транспортное происшествие – крушение, в результате которого железнодорожный подвижной состав поврежден до степени исключения из инвентаря, и отнести по ответственности и учету за ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат».