



МИНТРАНС РОССИИ
РОСТРАНСНАДЗОР
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ
ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ
(МТУ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ДФО)

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ
ул. Стрельникова, д. 3Б, г. Владивосток, 690065
Тел.: (423) 249-50-03
e-mail: mtu@dfo.rostransnadzor.gov.ru
<https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor/podrazdeleniya/mtudfo>

06.10.2025 № 1.19-8854
На № _____ от _____

Информационное письмо
«О крушении на станции Семрино 14.09.2025»

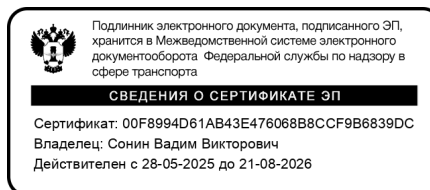
Уважаемые руководители
предприятий железнодорожного транспорта!

В соответствии с п. 25 Регламента взаимодействия Центрального аппарата Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и ее территориальных органов при расследовании нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утвержденного приказом Ространснадзора от 29.07.2022 № ВБ-344фс, доводим до Вашего сведения информационное письмо Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 25.09.2025 № 2.1.9-534, по случаю транспортного происшествия, допущенного 14.09.2025 на станции Семрино Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

На основании вышеизложенного, в целях предупреждения транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением безопасности движения на железнодорожном транспорте, прошу проработать с причастными и ознакомиться с обстоятельствами и причинами данного транспортного происшествия, а также перечнем обязательных требований, нарушение которых привело к его возникновению.

Приложение: по тексту на 5 л.

Врио начальника
МТУ Ространснадзора по ДФО



В.В. Сонин

исп.: Дегтярёва Оксана Геннадьевна
тел.: 8 (423)249-60-55*156

Для подтверждения подлинности электронной подписи, необходим доступ к информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для входа на портал государственных услуг Российской Федерации (<https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>), где Вы можете проверить квалифицированную электронную подпись



**Информационное письмо по транспортному происшествию,
допущенному 14 сентября 2025 г. на железнодорожной станции Семрино
Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»**

1. Обстоятельства произошедшего:

14 сентября 2025 г. в 08 часов 09 минут на железнодорожной станции Семрино Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» при следовании поезда № 4301 (одиночный локомотив) под управлением машиниста-инструктора эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Октябрьской дирекции тяги Донцова Д.А., привлеченного к работе в качестве машиниста, при зеленом огне блока индикации КЛУБ-У и скорости следования 160 км/ч (при допустимой не более 80 км/ч), допущен сход тепловоза серии ТЭП70БС № 362, приписки этого же депо, всеми колесными парами с последующим опрокидыванием на правую по ходу движения сторону.

Расследованием установлено, что для обеспечения следования пассажирского поезда № 839 «Ласточка» сообщением Санкт-Петербург – Псков на участке от станции Оредеж до станции Псков, в связи с отсутствием напряжения в контактной сети, вследствие ранее допущенного инцидента «В» на перегоне Строганово – Мшинская, начальником эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Ступаком Ф.С. был запланирован тепловоз серии ТЭП70БС № 362 отправлением с железнодорожной станции Санкт-Петербург-Товарный-Витебский, а также в оперативном порядке вызван машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Донцов Д.А. для работы в качестве машиниста тепловоза.

Машинист-инструктор Донцов Д.А. был допущен к приемке тепловоза исполняющим обязанности дежурного по эксплуатационному локомотивному депо Санкт-Петербург-Варшавский Калининым Е.В. без проведения обязательного предрейсового медицинского осмотра и предрейсового инструктажа.

После отправления одиночного локомотива поездом № 4301 с железнодорожной станции Санкт-Петербург-Товарный-Витебский и проследования сигнал «НМ5» с желтым показанием, в 7 часов 37 минут машинистом-инструктором Донцовым Д.А. на клавиатуре блока индикации КЛУБ-У осуществлен ввод номера пути, равного значению «0», чем исключена из работы электронная карта участка следования. При этом допустимая скорость на блоке индикации КЛУБ-У соответствовала 200 км/ч.

При следовании по перегону Кобралово – Семрино машинист-инструктор Донцов Д.А. развил скорость поезда до 163 км/час (при установленной скорости 120 км/ч) и на станции Семрино при скорости 160 км/ч (при допустимой не более 80 км/ч) допустил сход тепловоза.



2. Последствия:

В результате схода локомотива машинист-инструктор Донцов Д.А. получил травмы, от которых впоследствии скончался в автомобиле скорой помощи.

Повреждено:

- тепловоз серии ТЭП70БС № 362 до степени исключения;
- 3 опоры контактной сети;
- маневровый (карликовый) светофор М1 с основанием;
- 2 дроссель-трансформатора;
- дроссельные перемычки и междроссельная перемычка;
- электропривод стрелки, стрелочная гарнитура, электродвигатель, кабель, крышка электропривода стрелки.

Допущена задержка 50 поездов на 45 часов 29 минут, из них: 44 пригородных поезда на 29 часов 39 минут; 5 пассажирских поездов на 15 часов 30 минут, 1 прочий поезд на 20 минут.

Продолжительность полного перерыва движения поездов по железнодорожной станции Семрино составила 5 часов 30 минут.

3. Обязательные требования, несоблюдение которых привело к возникновению нарушения безопасности движения:

Машинистом-инструктором эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Октябрьской дирекции тяги - структурного подразделения Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД» Донцовым Д.А. нарушены обязательные требования:

- пункта 2 статьи 20 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», в части не обеспечения безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

- пункта 10 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250 (далее – Правила), в части не прохождения предрейсового медицинского осмотра;

- пункта 2 Приложения 1 к Правилам технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденным Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 6-7 мая 2014 г. № 60), в части не проведения проверки автотормозного оборудования при приемке тепловоза;

- пункта 68 Приложения № 2 к Правилам, пункта 5.1 Приложения 3 к Инструкции № 183/р, в части вмешательства в работу исправно действующих приборов безопасности и ввода на клавиатуре БИЛ-УВ КЛУБ-У номера пути равный значению «0», чем исключил работу электронной карты участка следования;



- пункта 68 Приложения № 2 к Правилам, в части следования по железнодорожным станциям и перегонам с превышением установленных приказом начальника Октябрьской железной дороги скоростей движения;

- пункта 67 Приложения № 2 к Правилам, пункта 14 Порядка проведения проверки действия тормозов в пути следования, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 27 мая 2025 г. № 1161/р, в части проверки действия тормозов в пути следования одиночно следующего локомотива;

- пункта 64 Приложения № 2 к Правил, в части не знания профиля обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков, не обеспечения безопасного следования поезда.

- пункта 9 Правил, пункта 1.5 Перечня обязательных требований для локомотивных бригад Дирекции тяги по предупреждению нарушений безопасности движения, утвержденного приказом Дирекции тяги от 1 января 2025 г. № ЦТ-1, в части отсутствия заключения для самостоятельной работы на участке обслуживания от железнодорожной станции Кобралово до железнодорожной станции Семрино Октябрьской железной дороги;

- раздела 1 Руководства по эксплуатации ТЭП70А.00РЭ «Тепловоз ТЭП70БС» от 25 декабря 2009 г., в части управления тепловозом без помощника машиниста.

Исполняющим обязанности машиниста-инструктора эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Амелиным А.Б. нарушены обязательные требования:

- пункта 9 Правил, пункта 19 Порядка организации работы машинистов-инструкторов локомотивных бригад Дирекции тяги, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 31 октября 2024 г. № 2700/р (далее – Распоряжение № 2700/р), в части выдачи заключения о допуске к самостоятельному управлению локомотивом на тепловозы серии ТЭП70 и ТЭП70БС машинисту-инструктору Донцову Д.А., при фактическом отсутствии поездок, а также без проведенных теоретических и практических занятий по изучению конструкции и порядка управления данной серии локомотива.

Исполняющим обязанности дежурного по эксплуатационному локомотивному депо Санкт-Петербург-Варшавский Калинин Е.В. нарушены обязательные требования:

- пункта 2 Правил, пункта 3.1 Типовой должностной инструкции дежурного эксплуатационного локомотивного депо Дирекции тяги, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 5 декабря 2024 г. № 3005/р, в части допуска к работе без заключения для самостоятельной работы на обслуживаемом участке и допуска к работе без помощника машиниста;

- пункта 3.1 Типовой должностной инструкции дежурного эксплуатационного локомотивного депо Дирекции тяги, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 5 декабря 2024 г. № 3005/р, в части допуска к работе машинистом тепловоза машиниста-инструктора Донцова Д.А., не имеющего необходимого заключения для самостоятельной работы на обслуживаемом участке и при отсутствии заключения для работы без помощника машиниста;



- пункта 129 Правил, в части выдачи на инфраструктуру ОАО «РЖД» тепловоза не прошедшего техническое обслуживание в объеме ТО-2 и внесение в автоматизированные системы ОАО «РЖД» недостоверных данных о проведении 14 сентября 2025 г. силами локомотивной бригады технического обслуживания.

Начальником эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Ступаком Ф.С. в нарушены обязательные требования:

- пункта 5 Правил, в части не обеспечения выполнения требований Правил работниками эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский;

- пункта 129 Правил, в части передачи указаний исполняющему обязанности дежурного эксплуатационного локомотивного депо, на выдачу в эксплуатацию тепловоза с истекшим сроком прохождения технического обслуживания, и внесения в корпоративные информационные системы недостоверных данных о проведении технического обслуживания, и передачи команды машинисту-инструктору на приемку тепловоза, не прошедшего своевременное техническое обслуживание;

- пункта 64 Приложения № 2 к Правилам, в части передачи указаний машинисту-инструктору на следование по участку Октябрьской железной дороги, при незнании им расположения постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков;

- пункта 9 Правил, пункта 19 Распоряжения № 2700/р, в части утверждения 17 июня 2025 г. заключения машиниста-инструктора о допуске к самостоятельному управлению локомотивом с помощником машиниста, выданное 16 июня 2025 г. на тепловозы серии ТЭП70 и ТЭП70БС машинисту-инструктору Донцову Д.А. исполняющим обязанности машиниста-инструктора Амелиным А.Б., при фактическом отсутствии поездок в указанную дату и отсутствии проведенных теоретических практических занятий по изучению конструкции и порядка управления новым для него локомотивом;

- пунктов 20 и 26 Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, утвержденного приказом Минтранса России от 19 октября 2020 г. № 428, в части передачи указания машинисту-инструктору осуществлять управление тепловозом без помощника машиниста.

4. Причина нарушения безопасности движения:

Причиной транспортного происшествия явилось превышение машинистом-инструктором эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Донцовым Д.А. допустимой скорости движения локомотива серии ТЭП70БС № 362, установленной приказом начальника Октябрьской железной дороги от 25 июня 2025 г. № ОКТ-56.



5. Классификация нарушения безопасности движения в соответствии с Положением о расследовании:

В соответствии с требованиями пункта 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 г. № 344, данное транспортное происшествие классифицировано как **крушение**.

