



МИНТРАНС РОССИИ
(РОСТРАНСНАДЗОР)

МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО
НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА ПО
ЮЖНОМУ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ
(МТУ Ространснадзора по ЮФО)

ул. Большая Садовая, зд. 40, г. Ростов-на-Дону, 344002
тел. +7 (863) 269-65-01, факс +7 (863) 262-39-84
mtu@yufu.rostransnazor.gov.ru
www.rostransnazor.gov.ru

30.05.2025 № 5.3-13-1638

На № _____ от _____

Информационное письмо

Генеральному Директору
АО «Симферопольский завод
сельскохозяйственного
машиностроения»

Белокопытову Б.А.

Email: kalgina_natali@mail.ru
simferopolselmash@bk.ru
simselmash@mail.ru

Уважаемый Борис Александрович!

В целях предупреждения возникновения транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением безопасности движения на железнодорожном транспорте направляю информационное письмо по случаю транспортного происшествия, допущенного на железнодорожном пути необщего пользования, железнодорожной станции Саки ФГУП «Крымская железная дорога».

Прошу ознакомить причастных работников предприятия с обстоятельствами и причинами данного транспортного происшествия, а также перечнем обязательных требований, нарушение которых привело к его возникновению.

Информационное письмо по случаю транспортного происшествия, допущенного 09.04.2025г на железнодорожном пути необщего пользования железнодорожной станции Саки ФГУП «Крымская железная дорога»

Обстоятельства произошедшего:

09.04.2025г в 13час 56мин при выполнении маневровой работы по переезду автомотрисы АДМ-132 с приемоотправочного железнодорожного пути №1, железнодорожной станции Саки на железнодорожный путь необщего пользования №12а СП «Симферопольская дистанция электроснабжения» (база дислокации подразделения ЭЧК-44), допущен сход автомотрисы АДМ-132 первой по ходу движения колесной парой на сбрасывающем стрелочном переводе №8а при следующих обстоятельствах.

После окончания работ на контактной сети, машинист автомотрисы, доложил дежурному по железнодорожной станции Саки о готовности следования на железнодорожный путь №12а – базу отстоя ЭЧК-44. Маневровые передвижения осуществлялись «угловым заездом». Ввиду выключения из централизации устройств СЦБ, которые входили в маневровый маршрут, маршрут следования с приемоотправочного пути №1 за стрелочный перевод №4 осуществлялся при запрещающем показании светофора Н1. В связи с отсутствием контроля занятости участков пути и стрелочных переводов подвижным составом с пульта управления устройствами СЦБ дежурного по железнодорожной станции (стрелки №4, 8а, 8,



участок пути №12а), фактическую свободу (занятость) путей проверял машинист автомотрисы. После заезда автомотрисы за стрелочный перевод №4, машинист доложил о свободе стрелки от подвижного состава и готовности движения (в противоположном направлении) на железнодорожный путь №12а. Дежурный по станции перевел стрелку №4 и доложил машинисту автомотрисы о возможности следования на путь №12а, но стрелочный перевод №8а, находившийся в положении на сброс, по маршруту следования не перевел. Машинист привел в движение автомотрису и при скорости 12 км/час допустил сход первой колесной парой на сбрасывающем стрелочном переводе №12а.

2. Последствия:

В результате допущенного случая нарушения безопасности движения - пострадавших нет, нарушений условий жизнедеятельности населения нет. Железнодорожный путь, устройства СЦБ, иные элементы инфраструктуры не повреждены. Повреждений нанесенных имуществу юридических и физических лиц нет. Вред окружающей среде не причинён.

3. Причина нарушения безопасности движения:

Причиной транспортного события послужило – нарушение порядка производства маневровой работы на железнодорожном пути необщего пользования в условиях нарушения нормального действия устройств СЦБ.

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

Машинистом автомотрисы СП «Симферопольская дистанция электроснабжения» не выполнены требования:

- п. 2 ст. 20 Федерального закона от 10.01.2003г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», в части обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;
- п. 33 Приложения №10 к Приложению №2 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. приказом Минтранса от 23.06.2022 №250, в части обеспечения машинистом специального самоходного подвижного состава порядка безопасного производства маневров и сохранности железнодорожного подвижного состава; контроля за подаваемыми сигналами, выполнения сигналов и указаний о передвижениях; контроля за положением стрелок.

Дежурным по железнодорожной станции Саки ОП «Дирекция управления движением» не выполнены требования:

- п. 2 ст. 20 Федерального закона от 10.01.2003г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», в части обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;
- п. 30 Приложения №10 к Приложению №2 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. приказом Минтранса от 23.06.2022 №250, в части перевода стрелок по маршруту, указанному руководителем маневров; в части проверки правильности положения стрелок в маршруте перед передачей сообщения о готовности маршрута для передвижения маневрового состава.

5. Классификация нарушения безопасности движения

В соответствии с пунктом 4 «Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с



нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», утверждённого приказом Минтранса России от 18.12.2014 №344, данное транспортное событие, связанное с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, классифицировано, как сход железнодорожного подвижного состава на железнодорожном пути необщего пользования при маневровой работе.

Начальник отдела контроля
и надзора за безопасностью
движения поездов и эксплуатацией
железнодорожного транспорта



В.А. Крысько

