ПРИКАЗ
Министерства транспорта Российской Федерации
от 21 декабря 2010 г. № 286

Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации

Зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г.
Регистрационный № 19627

В соответствии с пунктом 5.2.37 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342; 2006, № 15, ст. 1612; № 24, ст. 2601; № 52 (ч. III), ст. 5587; 2008, № 8, ст. 740; № 11 (ч. I), ст. 1029; № 17, ст. 1883; № 18, ст. 2060; № 22, ст. 2576; № 42, ст. 4825; № 46, ст. 5337; 2009, № 3, ст. 378; № 4, ст. 506; № 6, ст. 738; № 13, ст. 1558; № 18 (ч. II), ст. 2249; № 32, ст. 4046; № 33, ст. 4088; № 36, ст. 4361; № 51, ст. 6332; 2010, № 6, ст. 650, 652; № 11, ст. 1222; № 12, ст. 1348; № 13, ст. 1502; № 15, ст. 1805; № 25, ст. 3172; № 26, ст. 3350; № 31, ст. 4251), приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

2. Установить, что настоящий приказ вступает в силу по истечении шести месяцев после его официального опубликования.

Министр **И.Е. Левитин**

---

[1]С изменениями и дополнениями, внесенными приказами Федеральной службы по финансовым рынкам от 24.06.2008 № 08-26/пз-н (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 09.07.2008, регистрационный № 11941), от 30.03.2010 № 10-26/пз-н (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 05.05.2010, регистрационный № 17107).

Приложение

ПРАВИЛА
технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации

I. Общие положения

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее — Правила) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; № 28, ст. 2884; 2007, № 46, ст. 5554; 2008, № 30 (ч. I), ст. 3597; № 30 (ч. II), ст. 3616; № 52 (ч. I), ст. 6249; 2009, № 1, ст. 21).

2. Настоящие Правила устанавливают систему организации движения поездов, функционирования сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава, а также определяют действия работников железнодорожного транспорта при технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации общего и необщего пользования (далее — железнодорожный транспорт).

3. Настоящие Правила обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта, связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса, а также работы (услуги), связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и их работниками (далее — работники железнодорожного транспорта).

4. Техническая эксплуатация сооружений и устройств путевого хозяйства осуществляется в соответствии с приложением № 1 к настоящим Правилам.

5. Техническая эксплуатация технологической электросвязи осуществляется в соответствии с приложением № 2 к настоящим Правилам.

6. Техническая эксплуатация устройств сигнализации, централизации и блокировки железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с приложением № 3 к настоящим Правилам.

7. Техническая эксплуатация сооружений и устройств технологического электроснабжения железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с приложением № 4 к настоящим Правилам.

8. Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава осуществляется в соответствии с приложением № 5 к настоящим Правилам.

9. Организация движения поездов на железнодорожном транспорте осуществляется в соответствии с приложением № 6 к настоящим Правилам.

II. Основные определения

10. Для целей настоящих Правил используются следующие основные понятия:

автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельное средство сигнализации и связи — система, при которой движение поездов на перегоне осуществляется по сигналам локомотивных светофоров, а раздельными пунктами являются обозначенные границы блок-участков;

блок-участок — часть межстанционного перегона при автоблокировке или при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, ограниченная проходными светофорами (границами блок-участков) или проходным светофором (границей блок-участка) и входным светофором железнодорожной

станции, а также выходным светофором и первым попутным проходным светофором (границей блок-участка);

боковой железнодорожный путь — железнодорожный путь, при следовании на который железнодорожный подвижной состав отклоняется по стрелочному переводу;

воздушный промежуток (изолирующее сопряжение) — сопряжение смежных участков контактной сети с электрической изоляцией (токораздел), допускающее электрическое соединение сопрягаемых участков при проходе токоприемника железнодорожного подвижного состава на электрической тяге (электроподвижного состава);

вспомогательный локомотив — локомотив, назначаемый на основании требования о помощи (письменного, переданного по телефону или радиосвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) ведущего локомотива, остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников хозяйства пути, электроснабжения, сигнализации и связи;

вспомогательный пост — пост на перегоне, не имеющий путевого развития и предназначенный только для обслуживания пункта примыкания железнодорожного пути необщего пользования (для поездов, следующих по всему перегону, раздельным пунктом не является);

въездная (выездная) сигнализация — сигнализация, применяемая на железнодорожных путях необщего пользования для разрешения выезда и въезда железнодорожного подвижного состава в производственное помещение;

габарит погрузки — предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом железнодорожном подвижном составе при его нахождении на прямом горизонтальном железнодорожном пути;

габарит железнодорожного подвижного состава — предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться установленный на прямом горизонтальном железнодорожном пути (при наиболее неблагоприятном положении в колее и отсутствии боковых наклонений на рессорах и динамических колебаний) как в порожнем, так и в нагруженном состоянии железнодорожный подвижной состав, в том числе имеющий максимально нормируемые износы;

габарит приближения строений — предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание, внутрь которого, помимо железнодорожного подвижного состава, не должны попадать никакие части сооружений и устройств, а также лежащие около железнодорожного пути материалы, запасные части и оборудование, за исключением частей устройств, предназначенных для непосредственного взаимодействия с железнодорожным подвижным составом (контактные провода с деталями крепления, хоботы гидравлических колонок при наборе воды и другие), при условии, что положение этих устройств во внутригабаритном пространстве увязано с соответствующими частями железнодорожного подвижного состава и что они не могут вызвать соприкосновения с другими элементами железнодорожного подвижного состава;

гарантийный участок — участок, ограниченный пунктами технического обслуживания, протяженность которого определяется исходя из необходимости безопасного проследования вагонов в исправном состоянии в составе поезда;

главные железнодорожные пути — железнодорожные пути перегонов, а также железнодорожные пути железнодорожных станций, являющиеся непосредственным продолжением железнодорожных путей прилегающих перегонов и, как правило, не имеющие отклонения на стрелочных переводах;

грузовые вагоны — вагоны, предназначенные для перевозки грузов, такие как крытые вагоны, полувагоны, платформы, вагоны-цистерны,

вагоны бункерного типа, изотермические вагоны, зерновозы, транспортеры, контейнеровозы, специальные вагоны грузового типа;

дежурный по железнодорожной станции — сменный помощник (помощники) начальника железнодорожной станции, в обязанности которого входит распоряжение приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями железнодорожного подвижного состава по главным и приемо-отправочным железнодорожным путям железнодорожных станций (а где нет маневрового диспетчера, — и по остальным железнодорожным путям);

железнодорожная станция — пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок-участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению и обгону поездов, обслуживанию пассажиров и приему, выдаче грузов, багажа и грузобагажа, а при развитых путевых устройствах — выполнять маневровые работы по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами (статья 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170; № 28, ст. 2891; 2006, № 50, ст. 5279; 2007, № 27, ст. 3213; № 46, ст. 5554; 2008, № 30 (ч. II), ст. 3616);

железнодорожный подвижной состав — локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав (статья 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; № 28, ст. 2884; 2007, № 46, ст. 5554; 2008, № 30 (ч. I), ст. 3597; № 30 (ч. II), ст. 3616; № 52 (ч. I), ст. 6249; 2009, № 1, ст. 21);

железнодорожно-строительные машины — один из видов специального подвижного состава, выполняющего работы по строительству, ремонту всех видов, по содержанию и техническому обслуживанию сооружений и устройств железнодорожного транспорта;

железнодорожный переезд — пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств;

железнодорожные пути необщего пользования — железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд (статья 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации");

индекс грузового поезда — специальный код, состоящий из 10 цифр, присваиваемый всем грузовым поездам на железнодорожной станции их формирования, в котором первые четыре цифры — единая сетевая разметка (далее — ЕСР) железнодорожной станции формирования поезда, следующие две — порядковый номер состава, сформированного на этой железнодорожной станции, а последние четыре — ЕСР железнодорожной станции назначения поезда;

интенсивное движение поездов — размеры движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 50 пар и однопутных — более 24 пар в сутки;

контактная сеть — совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электроподвижного состава;

локомотив — железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения передвижения по железнодорожным путям поездов или отдельных вагонов;

локомотивная бригада — работники, осуществляющие управление и обслуживание локомотивов, а также мотор-вагонных поездов;

малоинтенсивные линии (участки) — железнодорожные пути общего пользования с невысокой грузонапряженностью и низкой эффективностью работы, критерии отнесения к которым утверждаются Правительством Российской Федерации (статья 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации");

маневровый порядок движения — организация движения поездов (составов, локомотивов) на железнодорожных путях необщего пользования между двумя раздельными пунктами, а также между железнодорожными станциями необщего и общего пользования, границами которых являются стыки рамных рельсов, предельные столбики или изолирующие стыки светофоров;

маневровый состав — группа вагонов или один вагон, сцепленные с локомотивом, производящим маневры;

межпостовой перегон — перегон, ограниченный путевыми постами или путевым постом и железнодорожной станцией;

межстанционный перегон — перегон, ограниченный железнодорожными станциями, разъездами и обгонными пунктами;

мотор-вагонный подвижной состав — моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, дизель-электропоезда, электромотрисы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почты;

нейтральная вставка — участок контактной подвески между двумя воздушными промежутками (изолирующими сопряжениями), на котором отсутствует напряжение, обеспечивающий электрическую изоляцию сопрягаемых участков при прохождении токоприемников электроподвижного состава;

неправильный железнодорожный путь — железнодорожный путь, по которому осуществляется движение поездов в направлении, противоположном специализированному направлению;

обгонный пункт — раздельный пункт на двухпутных железнодорожных линиях, имеющий путевое развитие, допускающее обгон поездов и в необходимых случаях перевод поезда с одного главного железнодорожного пути на другой;

особо интенсивное движение поездов — количество движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 100 пар и на однопутных более 48 пар в сутки;

особые путевые знаки — границы железнодорожной полосы отвода, указатель номера стрелки, знак оси пассажирского здания, знаки на линейных путевых зданиях, реперы начала и конца круговых кривых, а также начала, середины и конца переходных кривых, скрытых сооружений земляного полотна, наивысшего горизонта вод и максимальной высоты волны;

охранная стрелка — стрелка, устанавливаемая при приготовлении маршрута приема или отправления поезда в положение, исключающее возможность выхода железнодорожного подвижного состава на подготовленный маршрут;

пассажирские вагоны — вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почтовых отправлений, такие как почтовые, багажные, вагоны-рестораны, служебно-технические, служебные, клубы, санитарные, испытательные и измерительные лаборатории, специальные вагоны пассажирского типа;

пассажирский остановочный пункт — пункт на перегоне, не имеющий путевого развития, предназначенный исключительно для посадки и высадки пассажиров (раздельным пунктом не является);

перегон — часть железнодорожной линии, ограниченная смежными железнодорожными станциями, разъездами, обгонными пунктами или путевыми постами;

подталкивающий локомотив — локомотив в хвосте поезда, назначаемый в помощь ведущему локомотиву на отдельных перегонах или части перегона;

поезд — сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы, а также отправляемые на перегон и находящиеся на перегоне локомотивы без вагонов и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав;

поезд грузопассажирский — поезд, формируемый на малоинтенсивных линиях (участках) из грузовых и пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки грузов и пассажиров;

поезд грузовой длинносоставный — грузовой поезд, длина которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда;

поезд грузовой повышенной длины — грузовой поезд, длина которого в условных единицах (осях) — 350 и более осей;

поезд грузовой соединенный — грузовой поезд, составленный из двух и более сцепленных между собой грузовых поездов с действующими локомотивами в голове каждого поезда;

поезд пассажирский — поезд для перевозки пассажиров, багажа и почты, сформированный из пассажирских вагонов;

поезд пассажирский высокоскоростной — пассажирский поезд, который по участку (отдельным участкам) следования осуществляет движение со скоростью более 200 км/ч;

поезд пассажирский длинносоставный — пассажирский поезд, длина которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда;

поезд пассажирский повышенной длины — пассажирский поезд, имеющий в составе более 20 вагонов;

поезд пассажирский скоростной — пассажирский поезд, который по участку (отдельным участкам) следования осуществляет движение со скоростью от 141 до 200 км/ч включительно;

поезд пассажирский соединенный — пассажирский поезд, составленный из двух пассажирских поездов, сцепленных между собой, с действующими локомотивами в голове каждого поезда;

поезд почтово-багажный — поезд, формируемый из пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки почты, багажа и грузобагажа, а также отдельных пассажирских вагонов для перевозки пассажиров;

поезд хозяйственный — поезд, сформированный из локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, вагонов, выделенных для специальных и технических нужд, специального самоходного и несамоходного подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта;

поездные сигналы — сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и других подвижных единиц;

поездное формирование, не принадлежащее перевозчику, — поезд, сформированный из локомотива (локомотивов) и вагонов в груженом или порожнем состоянии, в том числе с груженными или порожними контейнерами, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю на праве собственности или ином праве, в том числе арендованных у перевозчика, а также других юридических или физических лиц, не являющихся перевозчиками;

полезная длина железнодорожного пути — часть железнодорожного пути, ограниченная:

при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути: с одной стороны — выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой — изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;

при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути: с одной стороны — светофором, с другой — предельным столбиком;

при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути — предельными столбиками с обеих сторон;

правильный железнодорожный путь — железнодорожный путь на двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованный односторонней или двухсторонней автоблокировкой, специализированный для движения поездов в определенном направлении;

предохранительный тупик — тупиковый железнодорожный путь, предназначенный для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов;

путевой знак — постоянный указатель профиля и протяженности железнодорожных линий;

путевой пост — временный или постоянный раздельный пункт на железнодорожных линиях, не имеющий путевого развития;

раздельный пункт — пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны или блок-участки;

разъезд — раздельный пункт на однопутных железнодорожных линиях, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещения и обгона поездов;

ремонтно-оперативная радиосвязь — комплекс стационарных и подвижных технических средств радиосвязи, обеспечивающий связь при производстве работ по ремонту и обслуживанию технических средств на железнодорожных станциях и перегонах;

регистратор переговоров — электронное устройство, обеспечивающее автоматическую запись служебных переговоров, производимых по железнодорожной технологической электросвязи;

речевой информатор — электронное устройство, обеспечивающее автоматическую передачу предварительно запрограммированных сообщений по каналам связи или их воспроизведение через звукоусилительную аппаратуру;

сигнал — условный видимый или звуковой знак, при помощи которого подается определенный приказ;

сигнальный знак — условный видимый знак (предельный столбик, знак, указывающий границы железнодорожной станции, подача свистка, отключение и включение тока и другое), при помощи которого подается приказ определенной категории работников железнодорожного транспорта;

составительская бригада — бригада, предназначенная для руководства маневровой работой с вагонами, группой вагонов, поездами, которая состоит из составителя поездов и помощника составителя поездов, а также может состоять из двух составителей поездов, один из которых назначается руководителем;

специальный железнодорожный подвижной состав — железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения строительства и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта и включающий в себя несъемные самоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие как мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы, железнодорожно-строительные машины с автономным двигателем и тяговым приводом, а также несамоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие как железнодорожно-строительные машины без тягового привода, прицепы и специальный железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда и предназначенный

для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог;

специальный самоходный подвижной состав — мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы для перевозки необходимых для производства работ материалов или доставки работников к месту работы, железнодорожно-строительные машины, имеющие автономный 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 и протяженности:

крутизной от 0,008 до 0,010, протяженностью 8 км и более;
крутизной более 0,010 до 0,014, протяженностью 6 км;
крутизной 0,014 до 0,017, протяженностью 5 км;
крутизной 0,017 до 0,020, протяженностью 4 км;
крутизной 0,020 и круче, протяженностью 2 км;

станционный пост централизации — пост на железнодорожной станции, в котором сосредоточено управление группой централизованных стрелок и сигналов;

станционные железнодорожные пути — железнодорожные пути в границах станции — главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта, технического осмотра или обслуживания железнодорожного подвижного состава и производства других операций);

стрелка — часть стрелочного перевода, состоящая из рамных рельсов, остряков и переводного механизма, а также крестовины с подвижным сердечником при ее наличии;

стрелка нецентрализованная — стрелка, остряки которой переводятся вручную при помощи переводного механизма непосредственно у стрелки;

стрелка централизованная — стрелка, остряки которой (а при наличии крестовины с подвижным сердечником и сердечник) переводятся специальным механизмом (электроприводом), управляемым с одного центрального пункта;

стрелочный перевод — устройство, служащее для перевода железнодорожного подвижного состава с одного железнодорожного пути на другой, состоящее из стрелок, крестовин и соединительных железнодорожных путей между ними;

стрелочный пост — один или несколько стрелочных переводов нецентрализованного управления, обслуживаемых одним дежурным стрелочного поста;

стрелочный район — группа смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста;

съемные подвижные единицы — съемные дрезины, ремонтные вышки на электрифицированных участках, путеизмерительные, дефектоскопные и другие тележки и подвижные единицы, которые могут быть сняты с железнодорожного пути обслуживающими их работниками вручную;

технологическое окно — время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для производства ремонтно-строительных работ;

технологическая электросвязь — электросвязь для ведения служебных переговоров по обеспечению производственной деятельности, управления технологическими процессами в производстве и подразделяющаяся на следующие виды:

парковая двусторонняя связь — связь для ведения служебных переговоров между работниками железнодорожного транспорта, выполняющими работы на железнодорожных станциях;

перегонная связь — связь для ведения служебных переговоров между дежурными по железнодорожным станциям и работниками, выполняющими работы и находящимися на перегоне;

поездная межстанционная связь — связь для ведения служебных переговоров между дежурными по железнодорожным станциям соседних железнодорожных станций;

поездная диспетчерская связь — связь для ведения служебных переговоров между диспетчером поездным и дежурными по железнодорожным станциям, входящими в обслуживаемый диспетчерский участок;

стрелочная связь — связь для ведения служебных переговоров между дежурным по железнодорожной станции с исполнительными и распорядительными постами железнодорожной станции по вопросам приготовления маршрутов (включая проверку свободности железнодорожных путей и стрелок) и закрепления железнодорожного подвижного состава на смежных железнодорожных путях;

торможение служебное — торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте, различаемое на служебное и полное служебное торможение;

торможение экстренное — торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем применения максимальной тормозной силы;

тормозной путь — расстояние, проходимое поездом за время от момента воздействия на приборы и устройства для управления тормозной системой, в том числе срабатывания крана экстренного торможения (стоп-крана), до полной остановки;

транспортные средства железнодорожного транспорта — железнодорожный подвижной состав, в том числе вагоны, дрезины, автомотрисы, дизель-поезда, железнодорожно-строительные машины (самоходные), паровозы, тепловозы, мотовозы, электровозы, электропоезда, мотор-вагонный подвижной состав;

уклон — элемент продольного профиля железнодорожного пути, имеющий наклон к горизонтальной линии, который для поезда, движущегося от низшей точки к высшей, называется подъемом, а обратно — спуском;

улавливающий тупик — тупиковый железнодорожный путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении по затяжному спуску;

устройства для предупреждения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов — предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки или сбрасывающие стрелки, другие устройства, исключающие самопроизвольный выход железнодорожного подвижного состава на другие железнодорожные пути и маршруты приема, следования и отправления поездов;

устройства технологического электроснабжения — устройства, обеспечивающие электроснабжение железнодорожных потребителей, частичное или полное ограничение режима потребления которых может привести к возникновению угрозы жизни и здоровью людей, экологической безопасности (тяговые и трансформаторные подстанции, пункты питания, контактная сеть, линии электропередачи, обеспечивающие электроснабжение тяги поездов, технологическую электросвязь, объектов систем диспетчерского управления, блокировки, сигнализации и защиты железнодорожного транспорта).

III. Общие обязанности работников железнодорожного транспорта

11. Работники железнодорожного транспорта в соответствии со своими должностными обязанностями обеспечивают выполнение настоящих Правил, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Контроль за соблюдением настоящих Правил работниками железнодорожного транспорта осуществляют уполномоченные лица организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей, выполняющих функции работодателя по отношению к таким работникам.

12. Работники железнодорожного транспорта обязаны подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу и принимать другие меры к их остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения. При обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения, работники железнодорожного транспорта должны немедленно принимать меры к устранению неисправности, а при необходимости к ограждению опасного места для устранения неисправности.

13. Требования к рабочим местам работников железнодорожного транспорта, вверенным им техническим средствам и порядок их содержания определяются работодателями с учетом требований трудового законодательства Российской Федерации и положений настоящих Правил.

В соответствии со статьей 29 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" для работников железнодорожного транспорта, непосредственно участвующих в организации движения поездов и обслуживании пассажиров, при исполнении служебных обязанностей предусматривается ношение форменной одежды.

Работники железнодорожного транспорта должны соблюдать правила и инструкции по охране труда, пожарной безопасности, установленные для выполняемой ими работы.

14. Право доступа на локомотивы, в кабины управления мотор-вагонными поездами, к специальным самоходным подвижным составам и другим подвижным единицам (далее — подвижные единицы), к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, имеют работники железнодорожного транспорта, должностные обязанности которых предусматривают возможность их нахождения на указанных объектах. Иные лица на указанные в настоящем пункте объекты не допускаются.

Управлять подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами, другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники железнодорожного транспорта во время исполнения служебных обязанностей.

Работники железнодорожного транспорта, проходящие стажировку, могут допускаться, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования к управлению подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами, а также к переводу стрелок и к другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, только под наблюдением и под личную ответственность работника, непосредственно обслуживающего эти устройства (или управляющего ими) и за которым закреплен работник, проходящий стажировку.

Право на управление подвижными единицами подтверждается свидетельством (приказ МПС России от 11 ноября 1997 г. № 23Ц "О порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локо-

мотивом, мотор-вагонным подвижным составом на путях общего пользования и присвоения класса квалификации машинистам локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава" (зарегистрирован Минюстом России 15 декабря 1997 г., регистрационный № 1428) с изменениями, внесенными приказом МПС России от 16 июня 1998 г. № 12Ц (зарегистрирован Минюстом России 23 июля 1998 г., регистрационный № 1566).

15. В соответствии с пунктом 3 статьи 25 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" лица, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, и работники, выполняющие такую работу и (или) подвергающиеся воздействию вредных и опасных производственных факторов, проходят за счет средств работодателей обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры.

Работники железнодорожного транспорта общего пользования, которые осуществляют производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, в соответствии с Перечнем профессий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте общего пользования, подлежащих обязательным предрейсовым или предсменным медицинским осмотрам, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 марта 2007 г. № 36 (зарегистрирован Минюстом России 3 мая 2007 г., регистрационный № 9399), проходят обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, а также по требованию работодателей медицинское освидетельствование на установление факта употребления алкоголя, наркотического средства или психотропного вещества.

В соответствии с пунктом 4 статьи 25 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" повышение квалификации работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, осуществляется за счет средств работодателей.

Работники организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, заключившие трудовые договоры с работодателями — индивидуальными предпринимателями, работники, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний правил технической эксплуатации железных дорог, инструкции по движению поездов, маневровой работе и сигнализации на железнодорожном транспорте, а также иных нормативных актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Работники, ответственные за погрузку, размещение, крепление грузов в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний технических условий размещения и крепления грузов в железнодорожном подвижном составе.

Работники, не прошедшие аттестацию, не допускаются к выполнению определенных в настоящем пункте работ.

Не допускается исполнение обязанностей работниками железнодорожного транспорта, находящимися в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. Лица, обнаруженные в таком состоянии, немедленно отстраняются от работы.

IV. Организация функционирования сооружений и устройств железнодорожного транспорта

16. Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее — инфраструктура), железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения, устройства, механизмы и

оборудование железнодорожного транспорта должны содержаться их владельцами в исправном техническом состоянии.

Ответственными за содержание и исправное техническое состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением сроков их службы, установленных нормативно-технической документацией, являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие.

Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать надлежащее качество содержания, технического обслуживания и ремонта с соблюдением установленных законодательством Российской Федерации требований для сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, включая метрологические требования.

17. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной документации и техническим условиям. Владелец сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта должен иметь на них техническую документацию.

Сооружения, устройства, механизмы, оборудование железнодорожного транспорта, специальные программные средства, используемые для организации перевозочного процесса, должны соответствовать техническим регламентам, нормам и правилам, регулирующим отдельные вопросы эксплуатации железнодорожного транспорта (далее — нормы и правила), требованиям безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности перевозимых грузов, охраны труда, экологической безопасности, санитарным нормам и законодательству Российской Федерации об охране окружающей среды, а также настоящим Правилам.

Сооружения и устройства инфраструктуры должны обеспечивать пропуск поездов с наибольшими установленными скоростями: пассажирских — 140 км/ч, рефрижераторных — 120 км/ч, грузовых — 90 км/ч, если иное не предусмотрено нормами и правилами.

Для обеспечения безопасного пропуска пассажирских поездов скоростных на участках железнодорожных путей общего пользования, где сооружения и устройства в зависимости от их конструкции и технического состояния приведены в соответствие с требованиями главы VI настоящих Правил, владельцем инфраструктуры могут устанавливаться скорости: скоростных пассажирских поездов — до 200 км/ч, высокоскоростных пассажирских поездов — до 250 км/ч включительно.

Для обеспечения пропуска грузовых поездов со скоростями свыше 90 км/ч до 140 км/ч включительно владелец инфраструктуры должен привести сооружения и устройства на участках следования таких поездов в соответствие с нормами и правилами.

Конструкция и состояние железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих непосредственно или через другие железнодорожные пути необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, расположенных на них сооружений и устройств должны соответствовать нормам и правилам и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов, иного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

В зависимости от конструкции и технического состояния конкретных участков железнодорожных путей общего и необщего пользования их владельцами могут устанавливаться скорости, соответствующие состоянию сооружений и устройств на этих участках.

Техническое обслуживание, ремонт (включая межремонтные сроки) и содержание сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования обеспечиваются в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании норм и правил, а также технической документации.

18. К моменту ввода в эксплуатацию вновь построенных и реконструированных сооружений и устройств железнодорожного транспорта должна быть утверждена документация, устанавливающая требования к пожарной безопасности, охране труда, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также проведено обучение и проверены знания указанной документации работниками, непосредственно обслуживающими и эксплуатирующими эти сооружения и устройства.

19. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта от железнодорожной станции примыкания до территории промышленных и транспортных предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного нормами и правилами.

Сооружения и устройства железнодорожного транспорта, находящиеся на территории и между территориями промышленных и транспортных предприятий, должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С*п*, установленного нормами и правилами.

Габариты приближения строений С и С*п* должны соблюдаться у всех эксплуатируемых железнодорожных путей общего и необщего пользования, сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным габаритам.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования формируют перечень негабаритных мест, подлежащих приведению в соответствие с настоящими Правилами, осуществляют проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест.

Не допускается нарушать габариты приближения строений при проведении любых ремонтных, строительных и других работ, за исключением случаев полного закрытия движения по железнодорожному пути, габарит которого нарушается, на период проведения работ.

20. Расстояние между осями железнодорожных путей на перегонах двухпутных железнодорожных линий на прямых участках должно быть не менее 4100 мм.

На трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего железнодорожных путей, на прямых участках должно быть не менее 5000 мм.

Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на железнодорожных станциях, прямых участках должно быть не менее 4800 мм, на второстепенных железнодорожных путях (железнодорожные пути стоянки железнодорожного подвижного состава, железнодорожные пути грузовых дворов) и железнодорожных путях грузовых районов — не менее 4500 мм.

Допускается до реконструкции путевого развития действующих железнодорожных станций сохранять расстояние между осями смежных железнодорожных путей менее установленного настоящим пунктом, но не менее 4100 мм, а также сохранять при расположении главных железнодорожных путей на железнодорожных станциях крайними, расстояние между ними 4100 мм.

Расстояние между осями железнодорожных путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов, контейнеров из вагона в вагон, может быть допущено 3600 мм.

Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на станциях железнодорожных путей необщего пользования на прямых участках железнодорожных путей должно быть не менее 4100 мм.

Горизонтальные расстояния на кривых участках между осями смежных железнодорожных путей и между осью железнодорожного пути и га-

баритом приближения строений на перегонах и железнодорожных станциях устанавливаются нормами и правилами.

21. Погруженные в железнодорожный подвижной состав грузы, контейнеры с грузом или порожние должны быть размещены и закреплены в соответствии с техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.

Для проверки правильности размещения грузов на открытом железнодорожном подвижном составе в местах массовой погрузки (на железнодорожных путях общего и необщего пользования, в морских и речных портах, на железнодорожной станции перегрузки) устанавливаются габаритные ворота.

Выгруженные или подготовленные к погрузке около железнодорожного пути грузы должны быть уложены и закреплены так, чтобы габарит приближения строений не нарушался.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1200 мм должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0 м, а при большей высоте не ближе 2,5 м.

22. Путевое развитие и техническое оснащение железнодорожной станции должны обеспечивать движение поездов, выполнение норм времени на операции по приему и отправлению поездов, посадке и высадке пассажиров, погрузке, выгрузке грузов, багажа и грузобагажа, техническому обслуживанию и осмотру железнодорожных составов и вагонов, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, пожарную безопасность, безопасные условия труда.

23. Железнодорожные станции оборудуются технологической электросвязью, виды которой установлены приложением № 2 к настоящим Правилам.

В зависимости от объема работы железнодорожные станции также оборудуются автоматизированными системами управления, информационно-вычислительной сетью инфраструктуры, устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и централизованного ограждения составов поездов, проходящих техническое обслуживание, осмотр и ремонт вагонов.

24. На железнодорожных станциях должны освещаться:

здания и сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров;

железнодорожные пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной и маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава;

территории грузовых районов, контейнерные площадки, сортировочные платформы, вагонные весы, смотровые вышки, габаритные ворота, устройства автоматического выявления коммерческих неисправностей поездов и вагонов;

сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки, сбрасывающие стрелки, стационарные устройства для закрепления вагонов;

места, где работники железнодорожного транспорта встречают поезда;

стрелочные горловины, склады, железнодорожные переезды, пешеходные переходы и при необходимости другие железнодорожные пути и пункты.

Освещение должно отвечать требованиям норм и правил и обеспечивать безопасность движения поездов и маневровых передвижений, безопасность пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойную и безопасную работу обслуживающего персонала, охрану грузов, багажа и грузобагажа.

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

25. В служебных зданиях и помещениях обеспечиваются необходимые условия для работы.

В служебных помещениях дежурных по железнодорожным станциям устанавливаются приборы управления и контроля, в том числе аппаратура автоматизированного рабочего места, непосредственно относящаяся к работе дежурного по железнодорожной станции, а также пульты централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями, регистрирующая аппаратура средств автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда, средства связи. Размещение другого оборудования и аппаратуры допускается в исключительных случаях с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

26. Станционные посты, с которых непосредственно осуществляется управление стрелками и сигналами, должны располагаться так, чтобы были хорошо видны соответствующие стрелки и железнодорожные пути.

Исключение может быть допущено для постов электрической централизации (кроме горочных постов) в зависимости от местных условий железнодорожной станции.

27. Помещения станционных постов централизации и стрелочных постов должны иметь необходимые сигнальные приборы, инвентарь, инструменты и материалы по нормам, установленным, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Стрелочные посты, кроме того, должны быть оборудованы телефонной связью с наружными вызывными устройствами. Допускается использование устройств мобильной радиосвязи.

28. Сортировочные горки должны быть оборудованы светофорной сигнализацией, станционной радиосвязью и устройствами двусторонней парковой связи для переговоров и передачи машинистам горочных локомотивов, составителям поездов и другим работникам необходимых указаний.

Сортировочные горки в зависимости от объема работы оборудуются устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов, горочной централизацией стрелок, горочной автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Все стрелки, включаемые в горочную централизацию, должны быть оборудованы устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

На железнодорожных станциях с автоматизированными и механизированными горками должны быть оборудованы мастерские и механизированные площадки для технического обслуживания и ремонта горочного оборудования.

29. Здания, платформы и другие сооружения и устройства, предназначенные для обслуживания пассажиров, должны обеспечивать безопасное выполнение операций, связанных с перевозками и обслуживанием пассажиров и других лиц. Для прохода на пассажирские платформы в необходимых случаях должны быть пешеходные тоннели или мосты.

При сохранении на железнодорожных станциях переходов в одном уровне с железнодорожными путями эти переходы должны быть оборудованы пешеходными настилами, указателями и предупредительными надписями, а при необходимости — автоматической сигнализацией.

Помещения для работников железнодорожного транспорта, обслуживающих пассажиров, должны иметь удобный доступ для быстрого выполнения операций.

Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров, не допускается занимать для других целей.

Пассажирские остановочные пункты на перегонах должны иметь пассажирские платформы с навесами или павильонами, а в зависимости от количества обслуживаемых пассажиров — билетные кассы.

На пассажирских остановочных пунктах должны освещаться места посадки пассажиров в вагоны и высадки из вагонов и помещения для пассажиров.

30. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на железнодорожных линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, должны в прямых участках соответствовать следующим нормам по высоте и расстоянию от оси железнодорожного пути:

1100 мм — от уровня верха головок рельсов для высоких платформ;

200 мм — от уровня верха головок рельсов для низких платформ;

1920 мм — от оси железнодорожного пути для высоких платформ;

1745 мм — от оси железнодорожного пути для низких платформ.

Применение габаритов приближения строений в кривых участках железнодорожного пути определяется нормами и правилами.

В процессе технической эксплуатации допускаются изменения указанных в настоящем пункте норм в следующих пределах:

по высоте до 20 мм в сторону увеличения и до 50 мм в сторону уменьшения;

по расстоянию от оси железнодорожного пути до 30 мм в сторону увеличения и до 25 мм в сторону уменьшения.

Высота пассажирских и грузовых платформ более установленной нормы и расстояние от оси железнодорожного пути менее установленной нормы определяются нормами и правилами в зависимости от назначения путей, у которых они расположены, от типа обращающегося железнодорожного подвижного состава и скорости движения.

Строящиеся и переустраиваемые высокие платформы на железнодорожных станциях и перегонах должны иметь конструкцию, позволяющую производить ремонт железнодорожного пути с использованием специальной путевой техники и механизированную уборку платформ, а на железнодорожных станциях, кроме того, двусторонний осмотр и ремонт ходовых частей вагонов и локомотивов.

В процессе ремонта железнодорожного пути и платформ без прекращения движения не допускается изменять установленные нормы расстояний от уровня верха головки рельса до верха пассажирских и грузовых платформ, а также от оси пути до края платформ.

31. Сооружения и устройства на железнодорожных станциях, предназначенные для выполнения грузовых операций, должны обеспечивать сохранность грузов и безопасное выполнение грузовых операций, а помещения для работников железнодорожного транспорта, обслуживающих грузоотправителей и грузополучателей, — своевременное выполнение операций по приему к перевозке, сортировке и выдаче грузов.

На промежуточных железнодорожных станциях с небольшим объемом грузовой работы должны быть устройства посекционного выключения наружного освещения погрузочно-выгрузочных и прочих станционных железнодорожных путей.

32. На станционных железнодорожных путях общего и необщего пользования могут устанавливаться вагонные весы, предназначенные для выполнения операций по взвешиванию вагонов и перевозимых в вагонах грузов.

Электронные вагонные весы должны иметь устройства, обеспечивающие сохранение и выдачу на печать информации о результатах взвешивания.

33. Размещаемые на станционных железнодорожных путях общего и необщего пользования устройства автоматического выявления непригодных в коммерческом отношении вагонов поездов (автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов, включающая электронные габаритные ворота, электронные вагонные весы, систему телевизионного видеоконтроля, напольное оборудование, средства вычислительной техники) должны обеспечивать:

передачу информации с напольных устройств на терминал оператора пункта коммерческого осмотра о наличии и расположении в поезде вагонов с коммерческими неисправностями, угрожающими безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также сохранности перевозимых грузов;

фиксирование передаваемой информации в терминальном оборудовании оператора с выдачей для использования и хранения на бумажных и иных носителях;

оформление соответствующей документации.

34. Информационно-вычислительные системы, используемые на железнодорожном транспорте, должны обеспечивать возможность:

ввода, передачи, обработки и хранения, архивирования и резервирования данных;

выдачи результатов расчетов потребителям в установленные сроки;

решения задач планирования, оперативного управления, учета, статистики во всех хозяйствах железнодорожного транспорта.

Технические и программные средства должны постоянно содержаться в работоспособном и активном состоянии, обеспечивать требуемую надежность и достоверность.

Подключение терминального и другого оборудования к информационно-вычислительным системам, используемым на железнодорожном транспорте, осуществляется владельцем таких систем.

35. Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных локомотивных, мотор-вагонных депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств, предназначенных для обслуживания локомотивов, мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, эффективное использование локомотивов, мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, экологическую безопасность и безопасные условия труда, а также условия для тушения пожаров, проведения аварийно-спасательных работ в железнодорожном подвижном составе и на стационарных объектах железнодорожного транспорта, ликвидации аварийных ситуаций с железнодорожным подвижным составом, перевозящим опасные грузы.

Размещение и техническое оснащение депо для специального железнодорожного подвижного состава, пунктов технического обслуживания специального железнодорожного подвижного состава, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств для обслуживания специального железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать качественный ремонт и техническое обслуживание специального железнодорожного подвижного состава, рациональное использование материальных ресурсов, экологическую безопасность, безопасные условия труда.

36. Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных вагонных депо, дирекций по обслуживанию пассажиров, пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, промывочно-пропарочных станций и других сооружений и устройств вагонного хозяйства должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, экологическую безопасность, безопасные условия труда, условия для проведения работ по тушению пожаров и ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами.

Железнодорожные станции формирования и оборота пассажирских поездов, пассажирские технические станции и ремонтно-экипировочные депо должны иметь необходимое технологическое оснащение для качественной подготовки пассажирских вагонов в рейс, в том числе иметь устройства для автоматизированной очистки дезинфицирующим раствором устанавливаемых на пассажирских вагонах и мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе накопительных баков туалетов.

37. Устройства водоснабжения и водообработки владельца инфраструктур и владельца железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать бесперебойное снабжение водой надлежащего качества и в необходимом количестве локомотивов, поездов, железнодорожных станций, а также удовлетворять другие хозяйственные, противопожарные и питьевые потребности.

Канализационные сооружения владельца инфраструктур и владельца железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать очистку сточных вод, образующихся в процессе деятельности на объектах железнодорожного транспорта.

38. В аварийно-восстановительных пунктах, установленных владельцем инфраструктуры, должны быть в постоянной готовности:

восстановительные поезда для восстановления нормального движения поездов и ликвидации последствий транспортных происшествий и иных связанных с нарушением правил безопасности движений и эксплуатации железнодорожного транспорта событий, специальные автомотрисы, дрезины и автомобили для восстановления железнодорожного пути и устройств электроснабжения, вагоны и автомобили ремонтно-восстановительных летучек связи, аварийно-полевые команды;

пожарные поезда и пожарные команды для предупреждения и тушения пожаров, а также проведения аварийно-спасательных работ, связанных с тушением пожаров в зоне чрезвычайной ситуации.

Владельцы железнодорожных путей необщего пользования обеспечивают наличие необходимого и достаточного количества восстановительных сил и средств, средств пожаротушения и других средств для проведения работ по предупреждению и ликвидации последствий аварийных ситуаций в соответствии с требованиями статьи 24 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте Российской Федерации".

Не допускается занимать железнодорожным подвижным составом железнодорожного пути постоянной стоянки восстановительных и пожарных поездов, специальных автомотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ.

Владелец инфраструктуры и перевозчик в соответствии с пунктом 1 статьи 24 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" принимают незамедлительные меры по ликвидации последствий транспортных происшествий, стихийных бедствий (заносов, наводнений, пожаров и других), вызывающих нарушение работы железнодорожного транспорта, а также за счет собственных средств должны содержать специализированные подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций, иметь запас материальных и технических средств, перечень которых определяется федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, или заключить соответствующие договоры со сторонними специализированными организациями.

V. Обслуживание сооружений и устройств железнодорожного транспорта

39. Осмотр сооружений, устройств и служебно-технических зданий производится работниками железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающими, а также уполномоченными лицами, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования, соответственно, определяют периодичность комиссионного осмотра стрелочных переводов, главных и приемо-отправочных

железнодорожных путей железнодорожных станций, сроки и мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей, а также учет результатов осмотра в соответствии с нормами и правилами.

40. Ремонт сооружений и устройств должен производиться при обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, охраны труда без нарушения графика движения поездов.

Для производства ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться технологические окна и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.

Для выполнения работ по текущему содержанию железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки, технологической электросвязи должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1,5—2 часа, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами — продолжительностью 3—4 часа в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Работы по ремонту железнодорожного пути, контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки, технологической электросвязи и других сооружений и устройств, выполняемые в период времени, не предусмотренный в графике движения поездов, должны производиться, как правило, без закрытия перегона. Если выполнение этих работ вызывает необходимость перерыва в движении поездов, точный срок их начала и окончания определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На время производства работ, вызывающих перерыв движения поездов, а также для производства которых в графике движения предусмотрены технологические окна, ответственное лицо, на которое возложено руководство ремонтными, восстановительными работами на железнодорожных путях, сооружениях и устройствах (далее — руководитель работ), устанавливает постоянную связь (телефонную или по радио) с поездным диспетчером. При этом допускается использование устройств мобильной радиосвязи в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На участках, где технологические окна в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, должно быть обеспечено освещение места производства работ.

41. Для технического обслуживания и ремонта устройств механизации и автоматизации сортировочных горок, связи, железнодорожных путей и других сооружений и устройств на горках по решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования должны предоставляться технологические окна продолжительностью 0,7—1,5 часа.

42. Всякое препятствие для движения (место, требующее остановки) на перегоне и железнодорожной станции, а также место производства работ, опасное для движения, требующее остановки или уменьшения скорости, должно быть ограждено сигналами с обеих сторон независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет.

Запрещается:

приступать к работам до ограждения сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения;

снимать сигналы, ограждающие препятствие или место производства работ, до устранения препятствия, полного окончания работ, проверки состояния железнодорожного пути, контактной сети и соблюдения габарита.

Ограждение препятствий и мест производства работ производится в соответствии с нормами и правилами.

43. Для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих место производства работ на железнодорожном пути, предупреждения рабо-

тающих на железнодорожных путях о приближении железнодорожного подвижного состава руководитель работ назначает специальных работников (далее — сигналисты), прошедших проверку знаний соответствующих документов.

При производстве работ на железнодорожном пути, в том числе развернутым фронтом, а также на кривых участках малого радиуса, в выемках и других местах с плохой видимостью сигналов и на участках с интенсивным движением поездов руководитель работ обязан установить связь (телефонную или по радио) с сигналистами. Сигналисты и руководители работ должны иметь носимые радиостанции, при необходимости могут использоваться устройства мобильной радиосвязи.

Не допускается производство работ при отсутствии связи между руководителем работ и сигналистами.

44. На станционных железнодорожных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по железнодорожной станции и без предварительной записи руководителем работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети и без выдачи предупреждения. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, в дополнение к указанным требованиям такие работы должны выполняться с согласия диспетчера поездного. При производстве таких работ на контактной сети со снятием напряжения, но без нарушения целостности железнодорожного пути и искусственных сооружений, а также при выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись о начале и окончании работ может заменяться регистрируемой в этом же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по железнодорожной станции (на участках с диспетчерской централизацией — диспетчеру поездному).

Ввод устройств в действие по окончании работ производится дежурным по железнодорожной станции на основании:

записи руководителя работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по железнодорожной станции с последующей личной подписью руководителя работ в случае, если работы осуществлялись работниками, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования;

на основании акта-приемки выполненных работ в случае, если указанные работы осуществлялись подрядной организацией.

45. Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке — одного или нескольких железнодорожных путей производится по решению владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Закрытие перегона или железнодорожных путей общего пользования, вызывающее необходимость пропуска поездов в обход по другим участкам инфраструктуры, допускается на срок до двух суток владельцем инфраструктуры, более двух суток — с уведомлением федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, уполномоченного на оказание государственных услуг.

Закрытие перегона или одного из железнодорожных путей необщего пользования, соединяющих станцию примыкания владельца инфраструктуры с железнодорожными путями необщего пользования, допускается владельцем железнодорожных путей необщего пользования с уведомлением начальника железнодорожной станции примыкания на срок до двух суток, более двух суток — с дополнительным уведомлением федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, уполномоченного на оказание государственных услуг.

46. О предстоящем закрытии перегона на однопутном участке, а на двухпутном и многопутном — одного или нескольких железнодорожных путей владелец инфраструктуры не позднее чем за 10 суток уведомляет соответствующих руководителей работ.

Закрытие и открытие перегона или железнодорожных путей общего пользования производятся в соответствии с распорядительным актом диспетчера поездного перед началом и по окончании работ, оформленным в форме письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы.

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ распорядительного акта диспетчера поездного о состоявшемся закрытии перегона или железнодорожных путей и до ограждения сигналами места работ.

47. Открытие перегона или железнодорожных путей необщего пользования производится распорядительным актом диспетчера поездного только после письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы уполномоченного лица владельца железнодорожных путей необщего пользования об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях и отсутствии препятствий для бесперебойного и безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла эти работы.

Восстановление действия существующих устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и электроснабжения производится распорядительным актом диспетчера поездного по получении уведомления, соответственно, от энергодиспетчера или руководителя работ.

VI. Общие положения по организации технической эксплуатации железнодорожного транспорта на участках движения поездов пассажирских со скоростями более 140 до 250 км/ч

48. На участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 140 км/ч инфраструктура и железнодорожный подвижной состав должны обеспечивать движение с установленными скоростями и соответствовать нормам и правилам.

49. Наибольшие скорости движения пассажирских поездов по существующим кривым устанавливаются исходя из условия непревышения допускаемой величины непогашенного поперечного ускорения и скорости его нарастания.

50. Сооружения и устройства на перегонах и железнодорожных станциях при скоростях движения более 200 км/ч должны соответствовать габариту приближения строений в соответствии с нормами и правилами.

51. На всем протяжении железнодорожной линии, на которой осуществляется движение пассажирских поездов со скоростями более 140 км/ч, должен быть уложен бесстыковой железнодорожный путь.

52. Железнодорожные линии на участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 160 км/ч должны быть ограждены. Ограждения могут не устраиваться в местах, где доступ к железнодорожному полотну ограничен естественными (водоемы, болота, скалы и т.д.) или другими искусственными препятствиями.

Для организации прохода людей через железнодорожные пути оборудуются места перехода.

53. Пассажирские платформы, расположенные у железнодорожных путей общего пользования, по которым пропускаются пассажирские поезда со скоростью более 200 км/ч, должны иметь предохранительные ограждения на расстоянии не менее двух метров от края платформы.

О приближении к платформе пассажирского поезда со скоростью более 140 км/ч пассажирам и другим находящимся на ней лицам должна передаваться информация в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

54. При сквозном пропуске по железнодорожной станции пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч они должны следовать по глав-

ным железнодорожным путям. В исключительных случаях пропуск такого поезда по боковому приемо-отправочному железнодорожному пути железнодорожной станции либо по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

55. Движение пассажирских поездов со скоростями более 200 км/ч по участкам, на которых железнодорожные пути пересекаются в одном уровне с автомобильными дорогами, трамвайными и троллейбусными линиями, не допускается.

56. Устройства железнодорожной связи на участках движения поездов пассажирских со скоростями более 140 км/ч до 200 км/ч должны соответствовать требованиям приложения № 2 к настоящим Правилам.

На участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 200 км/ч инфраструктура и железнодорожный подвижной состав должны оборудоваться системами радиосвязи, обеспечивающими поездную радиосвязь и передачу данных при указанных скоростях движения.

57. Для обслуживания пассажирских поездов, обращающихся со скоростями более 140 км/ч и включающих вагоны локомотивной тяги, назначаются специально выделенные и подготовленные локомотивы.

Приложение № 1 к Правилам

Техническая эксплуатация сооружений и устройств путевого хозяйства

1. При технической эксплуатации все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) должны обеспечивать по прочности, устойчивости и состоянию безопасное и плавное движение поездов со скоростями, установленными на данном участке.

2. Размещение и техническое оснащение обслуживающих подразделений путевого хозяйства владельца инфраструктуры и владельца железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать выполнение работ по текущему содержанию и ремонту железнодорожного пути, сооружений и устройств для выполнения заданных размеров движения поездов с установленными скоростями.

3. Железнодорожный путь в отношении радиусов кривых, сопряжения прямых и кривых, крутизны уклонов должен соответствовать утвержденному плану и профилю железнодорожной линии.

4. Железнодорожные станции, разъезды и обгонные пункты должны располагаться на горизонтальной площадке. В отдельных случаях допускается расположение их на уклонах не круче 0,0015, а в трудных топографических условиях проектирования (далее — трудные условия) — не круче 0,0025.

В особо трудных топографических условиях проектирования (далее — особо трудные условия) на разъездах и обгонных пунктах всех типов, на промежуточных железнодорожных станциях продольного или полупродольного типов, на которых не предусматриваются маневры и отцепки локомотива или вагонов от состава и разъединение соединенных поездов, допускаются уклоны круче 0,0025 в пределах станционной площадки. Допускаются также в особо трудных условиях уклоны круче 0,0025 при удлинении приемо-отправочных железнодорожных путей на существующих железнодорожных станциях при условии принятия мер против самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива), но не круче 0,010 в обоих случаях.

Допускается до проведения реконструкции раздельных пунктов на железнодорожных путях необщего пользования сохранять существующие

уклоны, но не круче 0,010, с принятием мер по предупреждению самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива).

5. Для предотвращения самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива) за пределы полезной длины путей на железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах продольный профиль вновь построенных и реконструированных приемо-отправочных железнодорожных путей, на которых предусматриваются отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, проектируется вогнутого (ямообразного) очертания с одинаковыми отметками высот по концам полезной длины путей.

В необходимых случаях для предупреждения самопроизвольного ухода вагонов на другие железнодорожные пути и маршруты приема, следования и отправления поездов должно предусматриваться, соответственно, устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок, применение стационарных устройств для закрепления вагонов, которые должны соответствовать требованиям настоящих Правил, в том числе в отношении включения этих устройств в электрическую централизацию для контроля их положения.

Во всех случаях на железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах на уклонах должны быть обеспечены условия трогания с места поездов в пределах установленной нормы массы и условия удержания поездов вспомогательными тормозами локомотивов.

6. Железнодорожные станции, разъезды и обгонные пункты, а также отдельные парки и вытяжные железнодорожные пути должны располагаться на прямых участках. В трудных условиях допускается размещение их на кривых радиусом не менее 1500 м. В особо трудных условиях допускается уменьшение радиуса кривой до 600 м, а в горных условиях — до 500 м.

Кроме того, на железнодорожных путях необщего пользования допускается:

в трудных условиях размещение раздельных пунктов, отдельных парков и вытяжных железнодорожных путей на кривых радиусом не менее 500 м, а в особо трудных условиях — размещение раздельных пунктов, на которых не производится маневровая работа, на обратных кривых радиусом не менее 500 м;

сохранение в эксплуатации на раздельных пунктах парковых железнодорожных путей (не более 5) и вытяжных железнодорожных путей на кривых меньшего радиуса, но не менее предусмотренного нормами и правилами.

7. Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля железнодорожных путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабных и схематических планов железнодорожных станций осуществляется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Подразделения путевого хозяйства владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования должны иметь:

техническую документацию на обслуживаемые сооружения и устройства, а также нормы и правила;

масштабные и схематические планы железнодорожных станций, продольные профили всех главных и станционных железнодорожных путей и сортировочных горок, а подразделения владельца инфраструктуры и тех железнодорожных путей необщего пользования, где обращаются его локомотивы.

План и профиль главных и станционных железнодорожных путей подвергаются периодической инструментальной проверке в соответствии с требованиями настоящего пункта.

Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных железнодорожных путей на сортировочных, участковых, промежуточных и грузовых железнодорожных станциях, железнодорожных путей для скатывания вагонов с вагоноопрокидывателей проверяются не реже одного раза в три года, на остальном протяжении станционных железнодорожных путей всех железнодорожных станций профиль проверяется не реже одного раза в десять лет. Продольный профиль главных железнодорожных путей на железнодорожных станциях и перегонах проверяется в период проведения реконструкции, капитального и среднего ремонта железнодорожных путей. По результатам проверок устанавливаются конкретные сроки производства работ по выправке профилей. Участки железнодорожного пути, на которых производятся работы, вызывающие изменение плана и профиля, проверяются после их окончания с представлением, соответственно, владельцу инфраструктуры, владельцу железнодорожных путей необщего пользования соответствующей документации.

При возведении на территории железнодорожных станций новых объектов, расширении или переносе существующих юридическое лицо (индивидуальный предприниматель), выполняющее такие работы, передает, соответственно, владельцу инфраструктуры, владельцу железнодорожных путей необщего пользования исполнительную документацию, определяющую привязку объекта к существующему развитию железнодорожной станции (отдельных объектов).

8. Ширина земляного полотна поверху на прямых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования должна соответствовать верхнему строению железнодорожного пути. На существующих железнодорожных линиях до их реконструкции допускается ширина земляного полотна на однопутных железнодорожных линиях — не менее 5,5 м, двухпутных — не менее 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах: на однопутных железнодорожных линиях — не менее 5,0 м, двухпутных — не менее 9,1 м. Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть 0,4 м с каждой стороны железнодорожного пути.

На железнодорожных путях необщего пользования:

расстояние от оси железнодорожного пути до бровки отвала определяется в зависимости от высоты отвала, рода отвальных грунтов, типа и рода используемого железнодорожного подвижного состава и устанавливается владельцем железнодорожного пути необщего пользования;

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;

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

На кривых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования радиусом менее 2000 м земляное полотно должно соответствовать нормам и правилам.

Для вновь строящихся железнодорожных линий и вторых железнодорожных путей, а также реконструируемых железнодорожных линий ширина земляного полотна поверху и параметры балластной призмы должны соответствовать требованиям норм и правил.

Бровка земляного полотна железнодорожного пути в местах разлива вод должна быть не менее чем на 0,5 м выше максимальной высоты наката волны при сильных ветрах.

9. Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более — 1520 мм. Ширина колеи на более крутых кривых должна быть:

при радиусе от 349 до 300 м — 1530 мм;

при радиусе от 299 м и менее — 1535 мм.

На участках железнодорожных линий и железнодорожных путях, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, до их реконструкции допускается на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом более 650 м номинальный размер ширины колеи — 1524 мм. В этих случаях на более крутых кривых ширина колеи принимается:

при радиусе от 650 до 450 м — 1530 мм;

при радиусе от 449 до 350 м — 1535 мм;

при радиусе от 349 м и менее — 1540 мм.

Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранений, на прямых и кривых участках железнодорожного пути не должны превышать по сужению –4 мм, по уширению +8 мм, а на участках, где установлены скорости движения 50 км/ч и менее, — по сужению –4 мм, а по уширению +10 мм.

Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Ширина колеи менее 1512 мм и более 1548 мм не допускается. Нахождение и курсирование железнодорожного подвижного состава, предназначенного для использования на железнодорожных путях общего пользования, по железнодорожным путям, не соответствующим указанным нормам, не допускаются.

На железнодорожных путях необщего пользования допускается сохранять до переустройства:

номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на участках с деревянными шпалами на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более — 1524 мм;

ширину колеи на более крутых кривых:

при радиусе от 349 м и менее — 1540 мм;

величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранений, на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом 350 м и более не должны превышать по сужению –8 мм, по уширению +6 мм, а на участках железнодорожного пути радиусом 349 м и менее — по сужению –4 мм, по уширению +10 мм.

На строящихся, а также после проведения реконструкции и капитального ремонта железнодорожных путей номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более должен быть 1520 мм.

10. Верх головок рельсов обеих нитей железнодорожного пути на прямых участках должен быть в одном уровне. Разрешается на прямых участках железнодорожного пути содержать одну рельсовую нить на 6 мм выше другой в соответствии с требованиями норм и правил.

Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на кривых участках железнодорожного пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения устанавливается возвышение наружной рельсовой нити.

Величины допускаемых отклонений в уровне расположения рельсовых нитей на прямых и кривых участках пути устанавливаются нормами и правилами.

На железнодорожных путях необщего пользования отклонения в уровне расположения головок рельсов на прямых и кривых участках железнодорожного пути допускаются не более 8 мм для постоянных и не более 20 мм для передвижных железнодорожных путей.

11. Перечень особо крупных и наиболее важных сооружений и порядок контроля за ними, а также порядок контроля за деформирующимися или находящимися в сложных инженерно-геологических условиях участками

земляного полотна устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Мосты и тоннели по перечню, утвержденному, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, ограждаются контрольно-габаритными устройствами, оборудуются оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.

Владельцы инфраструктуры, владельцы железнодорожных путей необщего пользования формируют перечень мостов и тоннелей, которые ограждают контрольно-габаритными устройствами, а также оборудуют оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.

Все мосты классифицируются по грузоподъемности на основании норм и правил.

12. Для контроля за состоянием железнодорожного пути и сооружений инфраструктуры применяются путеизмерительные вагоны и тележки, вагоны-дефектоскопы, дефектоскопные автомотрисы, дефектоскопные тележки, лаборатории по дефектоскопии, мостовые, тоннельные, путевые обследовательские, габарито-обследовательские, испытательные, ремонтно-обследовательско-водолазные станции.

Периодичность проверки железнодорожных путей, в том числе с учетом интенсивности движения, состояния железнодорожного пути и применяемых технических средств диагностики, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

13. Рельсы и стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования и железнодорожных путях необщего пользования по мощности и состоянию должны соответствовать условиям эксплуатации (грузонапряженности, осевым нагрузкам и скоростям движения поездов).

Нормы износа рельсов и стрелочных переводов устанавливаются нормами и правилами.

14. Стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования должны иметь крестовины следующих марок:

на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, по которым происходит движение пассажирских поездов, — не круче 1/11, а перекрестные переводы и одиночные, являющиеся продолжением перекрестных, — не круче 1/9;

стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому пути перевода, могут иметь крестовины марки 1/9. Допускается отклонение движения пассажирских поездов на боковой путь по стрелочным переводам марки 1/9, если замена таких переводов на марку 1/11 вызывает переустройство стрелочных горловин, осуществить которое в данное время не представляется возможным;

на приемо-отправочных железнодорожных путях грузового движения — не круче 1/9, симметричных крестовин — не круче 1/6;

на прочих железнодорожных путях — не круче 1/8, симметричных крестовин — не круче 1/4,5.

На железнодорожных путях необщего пользования допускается использование стрелочных переводов с крестовинами следующих марок:

на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях — не круче 1/9, симметричных крестовин — не круче 1/6;

на прочих железнодорожных путях — не круче 1/7, симметричных крестовин — не круче 1/4,5;

на подгорочных железнодорожных путях — не круче 1/9, симметричных — не круче 1/6.

Перед остряками всех противошерстных стрелочных переводов на главных железнодорожных путях общего пользования должны быть уложены отбойные брусья.

Применение вновь перекрестных стрелочных переводов и глухих пересечений допускается с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Централизованные стрелки на железнодорожных путях общего пользования в зависимости от климатических и других условий оборудуются устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

15. Не допускается эксплуатировать на железнодорожных путях общего и необщего пользования стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:

разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами;

отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины — в острие сердечника при запертом положении стрелки;

выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях на железнодорожных путях общего пользования, а на железнодорожных путях необщего пользования для стрелочных переводов марки 1/7 и положе, симметричных — марки 1/6, выкрашивание длиной:

на главных железнодорожных путях — 200 мм и более;

на приемо-отправочных железнодорожных путях — 300 мм и более;

на прочих станционных железнодорожных путях — 400 мм и более;

понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм и более;

расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм;

расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм;

излом остряка или рамного рельса;

излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);

разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

Вертикальный износ рамных рельсов, остряков, усовиков и сердечников крестовин и порядок их эксплуатации при превышении норм износа устанавливаются нормами и правилами.

16. Рельсы и стрелочные переводы на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях должны проверяться с использованием вагонов-дефектоскопов, дефектоскопными тележками по графику (графикам), утвержденному, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования. Порядок пропуска поездов по рельсам и элементам стрелочных переводов, имеющих опасные дефекты (остродефектные), до их замены устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

17. Укладка и снятие стрелочных переводов и глухих пересечений, станционных устройств для закрепления вагонов на железнодорожных станциях производятся по решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Вновь уложенные и переустроенные стрелочные переводы и глухие пересечения на железнодорожных станциях, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки, сбрасывающие стрелки, стационарные устройства для закрепления вагонов, стрелочные переводы на перегонах и соответствующие стрелочные переводы на железнодорожных путях общего и необщего пользования принимаются в эксплуатацию комиссией, назначаемой, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Стрелочные переводы, соединяющие железнодорожные пути общего и необщего пользования, принимаются в эксплуатацию комиссией, состоящей из уполномоченных представителей владельца инфраструктуры и владельца железнодорожного пути необщего пользования.

18. Стрелочными контрольными замками должны быть оборудованы нецентрализованные стрелки на железнодорожных путях общего пользования:

расположенные на железнодорожных путях, по которым производятся прием и отправление поездов, а также охранные;

ведущие на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами);

ведущие на железнодорожные пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;

ведущие на железнодорожные пути, выделенные для отстоя вагонов-дефектоскопов, путеизмерительных вагонов, железнодорожно-строительных машин.

На железнодорожных путях необщего пользования контрольными стрелочными замками оборудуются нецентрализованные стрелки:

ведущие к главным и приемо-отправочным железнодорожным путям общего пользования;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;

примыканий к главным железнодорожным путям на перегонах.

Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных железнодорожных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, должны быть оборудованы приспособлениями для возможности запирания их навесными замками. Эти приспособления должны обеспечивать (не допуская отставания на 4 мм и более) плотное прилегание остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику.

19. Нецентрализованные стрелки должны быть оборудованы стрелочными указателями — освещаемыми, расположенные на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, или неосвещаемыми, что указывается в технически-распорядительном акте железнодорожной станции.

При необходимости места установки устройств сбрасывания оборудуются указателями в соответствии с нормами и правилами.

Дистанционно управляемые из кабины локомотива или специального самоходного подвижного состава стрелки на железнодорожных путях необщего пользования должны быть оборудованы стрелочными указателями и по решению владельца железнодорожного пути необщего пользования могут быть освещаемыми или неосвещаемыми.

Стрелки, включенные в электрическую централизацию, и стрелки подгорочных горловин сортировочных парков указателями не оборудуются.

20. Ремонт и текущее содержание стрелочных переводов и глухих пересечений, установка, ремонт и содержание стрелочных указателей, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок, стационарных устройств для закрепления вагонов, поворотных брусьев, шарнирно-коленчатых замыкателей обеспечиваются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Ремонт и техническое обслуживание имеющихся средств сигнализации, централизации и блокировки на этих устройствах обеспечиваются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

21. Пересечения железнодорожных путей общего и необщего пользования другими железнодорожными путями, трамвайными, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии со статьей 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятель-

ности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 20, ст. 2251; № 30 (ч. I), ст. 3597; № 30 (ч. II), ст. 3616; № 49, ст. 5744; 2009, № 29, ст. 3582; № 39, ст. 4532; № 52 (ч. I), ст. 6427), нормами и правилами.

Открытие на действующих железнодорожных переездах железнодорожных путей общего пользования трамвайного и троллейбусного движения не допускается. Открытие на действующих железнодорожных переездах автобусного движения допускается в каждом отдельном случае с разрешения владельца инфраструктуры.

Места пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами в одном уровне и проезда под искусственными сооружениями устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

22. Все железнодорожные переезды, расположенные на участках, оборудованных продольными линиями электроснабжения, или имеющие вблизи другие постоянные источники электроснабжения, должны иметь электрическое освещение, а в необходимых случаях оборудоваться прожекторными установками для осмотра проходящих поездов.

23. Железнодорожные переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей автотранспортных средств о подходе поезда, и железнодорожные переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации, должны отвечать требованиям норм и правил.

Железнодорожные переезды, обслуживаемые дежурным по переезду, должны быть оборудованы устройствами поездной радиосвязи, телефонной связью с ближайшей железнодорожной станцией или постом, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — связью с диспетчером поездным.

Железнодорожные переезды инфраструктуры, обслуживаемые дежурным по переезду, могут оборудоваться устройствами заграждения переездов.

На отдельных охраняемых железнодорожных переездах железнодорожных путей необщего пользования допускается обслуживание одним дежурным по переезду двух или трех близко расположенных железнодорожных переездов при условии хорошей видимости и оборудования их автоматическими шлагбаумами, управляемыми с одного поста.

Исправное содержание и работа переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, аппаратуры управления и контроля устройств заграждения железнодорожных переездов обеспечиваются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

24. Железнодорожные переезды должны иметь типовой настил и подъезды, огражденные столбиками или перилами. На подходах к железнодорожным переездам должны быть предупредительные знаки: со стороны подхода поездов — сигнальный знак "С" о подаче свистка, а со стороны автомобильной дороги — знаки, предусмотренные нормативными правовыми актами в области безопасности дорожного движения. Перед железнодорожным переездом, не обслуживаемым дежурным по переезду, с неудовлетворительной видимостью со стороны подхода поездов должен устанавливаться дополнительный сигнальный знак "С".

25. Дежурный по переезду должен обеспечивать безопасное движение поездов и автотранспортных средств на железнодорожном переезде, своевременно открывать и закрывать шлагбаум, подавать установленные сигналы и наблюдать за состоянием проходящих поездов. В случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения, он обязан принять меры к остановке поезда, а если отсутствует сигнал, обозначающий хвост поезда, доложить об этом дежурному по железнодорожной станции

и машинисту проходящего поезда, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — диспетчеру поездному.

26. Пересечения железнодорожных путей инженерными сооружениями, в том числе линиями связи, электропередачи, нефте-, газо-, продуктопроводами и другими наземными и подземными сооружениями, на стадии проектирования согласовываются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования. На таких пересечениях должны быть предусмотрены специальные предохранительные устройства или осуществлены меры, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов. Проекты таких устройств должны быть согласованы, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

27. Примыкание вновь строящихся железнодорожных линий и железнодорожных путей необщего пользования к главным железнодорожным путям на перегонах железнодорожных путей общего пользования не допускается.

Временная укладка и снятие стрелочных переводов на перегонах в связи со строительством вторых железнодорожных путей, производством работ по реконструкции и капитальному ремонту сооружений и устройств, строительством новых раздельных пунктов осуществляются в каждом отдельном случае с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При переводе на консервацию раздельного пункта решение о сохранении или закрытии примыкания на перегоне железнодорожного пути необщего пользования принимает, соответственно, владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования с обеспечением обслуживания технических средств.

Прекращение работы раздельного пункта по пассажирским и грузовым операциям осуществляется только после закрытия их для выполнения указанных операций.

28. В местах пересечения железнодорожных путей в одном уровне, а также примыкания железнодорожных линий, железнодорожных путей необщего пользования и соединительных железнодорожных путей к главным железнодорожным путям железнодорожного транспорта общего пользования, на перегонах и железнодорожных станциях должны располагаться предохранительные тупики или охранные стрелки.

Места примыкания железнодорожных путей необщего пользования и соединительных железнодорожных путей к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям общего пользования и необщего пользования для предотвращения самопроизвольного выхода подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон должны иметь соответствующие устройства: предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки или сбрасывающие стрелки.

Полезная длина предохранительных тупиков должна быть не менее 50 м.

Допускается до проведения реконструкции железнодорожных путей необщего пользования сохранять предохранительные тупики меньшей длины.

При проектировании и строительстве перегонов, имеющих затяжные спуски, а также на железнодорожных станциях, ограничивающих такие перегоны, должны быть предусмотрены улавливающие тупики.

Разводные мосты должны быть ограждены с обеих сторон предохранительными тупиками либо сбрасывающими башмаками или сбрасывающими стрелками.

29. Стрелочные переводы, укладываемые на перегонах двухпутных железнодорожных линий, должны быть пошерстными для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути.

В исключительных случаях при трудных подходах примыкающих железнодорожных путей с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования может допускаться укладка противошерстных стрелочных переводов.

30. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования устанавливают:

у главных железнодорожных путей сигнальные и путевые знаки;

у стрелочных переводов и в других местах соединения железнодорожных путей предельные столбики.

При необходимости для обозначения границ железнодорожной полосы отвода железнодорожных путей общего и необщего пользования, а также для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые путевые знаки.

Сигнальные знаки устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования с правой стороны по направлению движения, а путевые — с правой стороны по счету километров на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего железнодорожного пути.

В выемках (кроме скальных) и на выходах из них путевые и сигнальные знаки устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования за пределами кюветов и лотков с полевой стороны. В сильно заносимых выемках и на выходах из них (в пределах до 100 м) указанные знаки устанавливаются на расстоянии не менее 5700 мм от оси крайнего железнодорожного пути. Перечень таких выемок устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. 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 железнодорожных путей составляет 4100 мм. На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т, разрешается сохранить расстояние 3810 мм. На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.

На кривых участках железнодорожного пути эти расстояния должны быть увеличены в соответствии с нормами и правилами.

Сигнальные, путевые и особые путевые знаки должны соответствовать нормам и правилам.

Приложение № 2 к Правилам

Техническая эксплуатация технологической электросвязи

1. На всех участках железнодорожного пути должна быть обеспечена поездная диспетчерская и поездная межстанционная технологическая электросвязь.

На участках, оборудованных автоблокировкой, диспетчерской централизацией и на всех электрифицированных участках, кроме того, должна быть перегонная связь и связь для ведения служебных переговоров работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с электроснабжением железнодорожного транспорта.

Наряду с перечисленными видами технологической электросвязи на участках инфраструктуры должны использоваться в соответствии с перечнем, устанавливаемым владельцем инфраструктуры, и другие виды электросвязи для руководства движением поездов, содержания инфраструктуры, технического обслуживания железнодорожного подвижного состава и взаимодействия организаций железнодорожного транспорта.

2. Все участки железнодорожного транспорта, где обращаются поезда, должны быть оборудованы поездной радиосвязью.

Поездная радиосвязь должна обеспечивать устойчивую двустороннюю связь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонных поездов, специального самоходного подвижного состава с диспетчером поездным в пределах всего диспетчерского участка;

с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон;

с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, мотор-вагонных поездов, специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне;

с дежурными по переездам и локомотивных депо в пределах одного перегона;

с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и помощником машиниста при выходе его из кабины на расстояние, необходимое для ограждения поезда и при удалении его от оси пути следования поезда в пределах действия носимой радиостанции.

До внедрения цифровой системы поездной радиосвязи разрешается обеспечивать радиосвязь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонных поездов и специального самоходного подвижного состава при следовании по перегону с дежурным по ближайшей железнодорожной станции, ограничивающей перегон, при условии устойчивой радиосвязи с поездным диспетчером. Порядок взаимодействия при этом машинистов, диспетчера поездного и дежурных по железнодорожным станциям, обеспечивающий безопасность движения поездов, и перечень таких перегонов устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Использование поездной радиосвязи, в том числе при неисправности поездной радиосвязи, осуществляется в соответствии с нормами и правилами.

Технические параметры поездной радиосвязи на железнодорожном транспорте общего пользования устанавливаются владельцем инфраструктуры, на железнодорожных путях необщего пользования — владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

3. На железнодорожных станциях в зависимости от технологического оснащения и вида проводимых работ должны применяться станционная радиосвязь, устройства двусторонней парковой связи, связь для оповещения (информации) пассажиров, ремонтно-оперативная радиосвязь и другие виды технологической электросвязи в соответствии с перечнем, определяемым, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Станционная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь в границах железнодорожной станции для ведения служебных переговоров между дежурными по железнодорожным станциям, операторами сортировочных горок, диспетчерами маневровыми железнодорожных станций, машинистами маневровых локомотивов и другими работниками, участвующими в приеме, отправлении, формировании и расформировании поездов и во всех маневровых передвижениях на железнодорожных станциях.

Не допускается применение одинаковых радиочастот в симплексных аналоговых системах станционной радиосвязи для разных маневровых районов в пределах одной железнодорожной станции. В каждом маневровом районе железнодорожной станции и на обслуживающих его локомотивах используется отдельная радиочастота.

Количество радиозон в симплексной аналоговой системе станционной радиосвязи для работы разных маневровых районов в пределах одной железнодорожной станции определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Устройства двусторонней парковой связи, применяемые для передачи указаний о поездной и маневровой работе, а также для оповещения (информации) пассажиров, должны быть постоянно включены, обеспечивать возможность непрерывной работы и иметь контроль включенного состояния.

Устройства двусторонней парковой связи должны обеспечивать хорошую слышимость в пределах парка. Эти устройства должны иметь направленное действие для уменьшения шума за территорией инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования.

Для организации переговоров работников железнодорожной станции по вопросам, связанным с маневровой работой, обслуживанием и ремонтом технических средств, кроме указанных видов связи, возможно применение устройств мобильной радиосвязи.

Порядок применения устройств мобильной радиосвязи на железнодорожных станциях для целей технической эксплуатации устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

4. Ремонтно-оперативная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь внутри ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов хозяйственных поездов, машинистами специального самоходного подвижного состава, участвующими в ремонтных работах, и дежурным аппаратом соответствующих подразделений (служб).

Перечень участков, оборудуемых этой радиосвязью, определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

5. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования формируют перечень участков железных дорог, которые должны оборудоваться системой документированной регистрации переговоров.

6. Не допускается использование поездной диспетчерской, поездной межстанционной связи, поездной и станционной радиосвязи, стрелочной связи и двусторонней парковой связи технологической электросвязи для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов, за исключением экстренных случаев.

Не допускается включение в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме станционных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по железнодорожной станции.

В поездную диспетчерскую связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, диспетчеров маневровых железнодорожных станций (далее — маневровые диспетчеры), операторов железнодорожных станций, дежурных по локомотивным депо, подменным пунктам, энергодиспетчеров и диспетчеров локомотивных (далее — локомотивные диспетчеры), диспетчеров хозяйства сигнализации, централизации и блокировки и хозяйства связи. На участках с диспетчерской централизацией в поездную диспетчерскую связь допускается по решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования включение телефонов дежурных по переездам.

На железнодорожных станциях, где нет в штате дежурных работников хозяйства перевозок или они имеются в штате, но не предусмотрено круглосуточное дежурство, допускается включение в поездную диспетчерскую связь телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых по месту жительства начальников железнодорожных станций, специалистов сигнализации, централизации и блокировки, связи, с включением таких теле-

фонов (переговорных устройств) диспетчером поездным только на время переговоров.

Допускается временно включать в провода и каналы поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны водителей дрезин (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов, электромехаников сигнализации, централизации и блокировки, связи и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройствам электроснабжения.

В поездную межстанционную связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, а на участках с автоблокировкой, кроме того, телефонов перегонной связи и дежурных по переездам.

7. Кабельные линии связи на перегонах должны прокладываться в границах железнодорожной полосы отвода вне пределов земляного полотна. Допускается прокладка кабельных линий в земляном полотне с соблюдением норм и правил. Линии связи на основе волоконно-оптических кабелей могут быть выполнены методом подвески на опорах контактной сети или линий автоблокировки.

Кабельные линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса должны находиться на высоте не менее:

5,0 м — от земли в ненаселенной местности;

6,0 м — от земли в населенной местности;

4,5 м — от поверхности пассажирских платформ;

7,0 м — от полотна автомобильных дорог на железнодорожных переездах.

Воздушные линии связи при максимальной стреле провеса должны находиться на высоте не менее:

2,5 м — от земли в ненаселенной местности;

3,0 м — от земли в населенной местности;

5,5 м — от полотна пересекаемых автомобильных дорог;

7,5 м — от верха головки рельса пересекаемых неэлектрифицированных железнодорожных путей.

Линии технологической электросвязи при пересечении электрифицированных железнодорожных путей допускаются только в кабельном исполнении.

8. При повреждении воздушных и кабельных (с металлическими жилами) линий связи их восстановление должно производиться в следующей очередности:

каналы и тракты, обеспечивающие действие поездной диспетчерской связи;

каналы и тракты систем железнодорожной сигнализации, централизации и блокировки, в том числе электрожезловой системы;

каналы и тракты энергодиспетчерской связи, поездной межстанционной связи и телеуправления устройствами электроснабжения;

каналы и тракты магистральной связи;

остальные каналы связи и сигнализации, централизации и блокировки.

При повреждении волоконно-оптических линий связи восстановление сетей должно производиться в следующей очередности:

магистральные линейные тракты и системы передачи;

каналы и тракты магистральной связи;

каналы и тракты оперативно-технологической связи;

остальные каналы связи и сигнализации, централизации и блокировки.

В случае повреждения одновременно двух и более действующих на участке линий связи приоритетность восстановления определяется мощностью линий и должна быть следующей:

волоконно-оптические линии связи;

линии связи на основе металлических кабелей;

воздушные линии связи и сигнализации, централизации и блокировки.

9. Сооружения и устройства связи должны быть максимально защищены от помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, перенапряжений и грозовых разрядов.

10. Корпуса аппаратов технологической электросвязи должны быть закрыты и опломбированы. Перечень пломбируемых устройств технологической электросвязи определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Вскрытие таких аппаратов допускается производить только уполномоченным лицом, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования с обязательной предварительной записью в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети. Контроль за сохранностью целостности пломб на аппаратах технологической электросвязи осуществляют дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами.

11. Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования должны иметь чертежи и описания имеющихся устройств связи, находящихся на обслуживании, оформленные в соответствии с нормами и правилами.

Технические решения по устройствам технологической электросвязи определяются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

12. Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов технологической электросвязи, связанных с обеспечением безопасности движения поездов, должны производиться с назначением ответственных руководителей за обеспечение безопасности движения поездов и производство работ в порядке, устанавливаемом, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, предусматривающим минимальные сроки их выполнения.

Такие работы на железнодорожных станциях должны производиться с согласия дежурного по железнодорожной станции и с предварительным оформлением записи руководителем этих работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети. На участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы должны производиться только с согласия диспетчера поездного.

При расположении устройств на значительном расстоянии от помещения дежурного по железнодорожной станции запись о вводе этих устройств в действие, а также запись о временном выключении этих устройств для производства непредвиденных работ по устранению неисправностей может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по железнодорожной станции с последующей личной подписью руководителя работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети.

13. Работа поездной радиосвязи на участках инфраструктуры до внедрения систем удаленного мониторинга проверяется не реже одного раза в квартал в порядке, установленном владельцем инфраструктуры, и в соответствии с технической документацией производителя.

Действие поездной радиосвязи на участках инфраструктуры периодически проверяется с использованием вагона-лаборатории с документированной регистрацией результатов по графику, утверждаемому владельцем инфраструктуры.

14. Работники, пользующиеся устройствами технологической электросвязи, должны быть обучены порядку пользования ими.

Приложение № 3 к Правилам

Техническая эксплуатация устройств сигнализации, централизации и блокировки железнодорожного транспорта

1. Сигналы служат для обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

Сигнал подлежит безусловному выполнению. Работники железнодорожного транспорта должны использовать все возможные средства для выполнения требования сигнала.

Проезд светофора с запрещающим сигналом не допускается.

В сигнализации, связанной с движением поездов и маневровой работой, применяются зеленый, желтый, красный, лунно-белый и синий основные сигнальные цвета.

В настоящем приложении употребляются следующие значения сигналов светофоров:

"светофор закрыт" — на светофоре горит красный или синий огонь;

"светофор открыт" — на светофоре горит (непрерывно или в мигающем режиме) зеленый, желтый, лунно-белый огонь или их сочетание.

Погасшие сигнальные огни светофоров (кроме предупредительных на участках, не оборудованных автоматической блокировкой, заградительных и повторительных), непонятное их показание, а также непонятная подача сигналов другими сигнальными приборами требуют остановки поезда.

Проследование закрытого, в том числе с непонятным показанием или погасшего светофора, допускается в соответствии с порядком, установленным нормами и правилами и настоящими Правилами.

2. В зоне видимости сигналов не должны находиться объекты и конструкции, в том числе огни всех цветов, мешающие восприятию сигналов и искажающие сигнальные показания.

3. На железнодорожном транспорте применяются сигналы, установленные нормами и правилами.

Применение сигнальных цветов и скорость проследования сигнальных показаний устанавливаются нормами и правилами.

На железнодорожном транспорте в качестве постоянных сигнальных приборов применяются светофоры.

На отдельных участках железнодорожных путей общего и необщего пользования могут использоваться семафоры впредь до замены их на светофоры. Порядок применения семафоров устанавливается нормами и правилами.

4. Красные, желтые и зеленые сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути общего пользования должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления подвижной единицей на расстоянии не менее 1000 м. На кривых участках железнодорожного пути показания этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м. В сильно пересеченной местности (горы, глубокие выемки) допускается сокращение расстояния видимости, но не менее 200 м.

На железнодорожных путях необщего пользования сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления подвижной единицей на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и установленной скорости движения, а въездной и технологической сигнализации — не менее 50 м.

Показания выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров боковых железнодорожных

путей, пригласительных сигналов и маневровых светофоров — на расстоянии не менее 200 м, а показания маршрутных указателей — на расстоянии не менее 100 м.

5. Перед всеми входными и проходными светофорами и светофорами прикрытия должны устанавливаться предупредительные светофоры. На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является предупредительным по отношению к следующему светофору.

Предупредительные светофоры не устанавливаются перед входными светофорами с неправильного железнодорожного пути и перед входными светофорами на участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и технологической электросвязи.

На железнодорожных линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между смежными светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении на максимальной реализуемой скорости, но не более 120 км/ч для пассажирских поездов и 80 км/ч для грузовых поездов, и, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда. При этом на участках, где видимость сигналов менее 400 м, а также на железнодорожных линиях, вновь оборудуемых автоблокировкой, указанное расстояние, кроме того, должно быть не менее 1000 м.

По решению владельца инфраструктуры на участках железнодорожных путей общего пользования, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между отдельными проходными светофорами допускается устанавливать менее необходимого тормозного пути. На таком светофоре, а также на предупредительном к нему должны устанавливаться световые указатели. На железнодорожных станциях световые указатели применяются, если расстояние между смежными светофорами (входным, маршрутным, выходным) главного железнодорожного пути менее необходимого тормозного пути.

Железнодорожные линии с особо интенсивным движением пассажирских поездов пригородного назначения, где требуется иметь блок-участки короче минимальной длины, установленной для трехзначной сигнализации, оборудуются автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией.

На железнодорожных линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на которых обращаются пассажирские поезда со скоростью более 120 км/ч или грузовые поезда со скоростью более 80 км/ч, движение с установленной максимальной скоростью разрешается при зеленом огне локомотивного светофора, если обеспечивается остановка поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием при применении служебного торможения после смены зеленого огня локомотивного светофора на желтый.

На участках с полуавтоматической блокировкой расстояние между входным, маршрутным, выходным светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного участка при полном служебном торможении на максимальной реализуемой скорости, а при наличии путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации это расстояние, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда.

На участках, не оборудованных автоблокировкой, предупредительные светофоры устанавливаются от основных светофоров на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного участка при экстренном торможении на максимальной реализуемой скорости, а при наличии на

участках приближения путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации — на расстоянии не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда при максимальной реализуемой скорости.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, длина двух смежных блок-участков должна быть не менее тормозного пути, определенного для данного участка при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему при максимальной реализуемой скорости.

6. Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения или над осью ограждаемого ими железнодорожного пути. Заградительные светофоры и предупредительные к ним, устанавливаемые на перегонах перед железнодорожными переездами для поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути, могут располагаться и с левой стороны по направлению движения поезда.

Светофоры должны устанавливаться так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным железнодорожным путям.

В случаях отсутствия габарита для установки светофоров с правой стороны по решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования допускается располагать с левой стороны:

входные, устанавливаемые для приема на железнодорожную станцию поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути, а также подталкивающих локомотивов и поездов хозяйственных, возвращающихся с перегона по неправильному железнодорожному пути;

входные и проходные светофоры, устанавливаемые временно на период строительства вторых железнодорожных путей;

маневровые светофоры на железнодорожных путях необщего пользования.

По решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования на отдельных железнодорожных станциях допускается установка с левой стороны горочных светофоров в случаях, если это вызвано условиями технологии маневровой работы.

7. Светофоры применяются, как правило, с непрерывно горящими сигнальными огнями.

На железнодорожных линиях с автоблокировкой допускается применение нормально не горящих сигнальных огней на проходных светофорах (загорающихся при вступлении поезда на блок-участок перед ними).

8. При возникновении неисправности устройств управления светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры — показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров.

9. На участках железнодорожных путей, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров является разрешающее, а входных, маршрутных и выходных — запрещающее.

На участках железнодорожных путей, где входные, маршрутные и выходные светофоры могут переводиться на автоматическое действие для сквозного безостановочного пропуска поездов по железнодорожной станции, разрешающее показание является нормальным при переводе их на автоматическое действие.

На участках, не оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием входных, выходных, проходных и маршрутных светофоров является запрещающее.

Нормальное показание светофоров прикрытия устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

10. Входные светофоры должны быть установлены от первого входного с перегона стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 м считая от остряка противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода, а на железнодорожных путях необщего пользования допускается установка не ближе стыка рамного рельса противошерстного или 3,5 м от предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.

Допускается эксплуатация входных светофоров, ранее установленных на расстоянии менее 50 м, но не ближе 15 м от стрелочного перевода.

На электрифицированных участках железнодорожных путей входные светофоры, а также сигнальные знаки "Граница станции" должны устанавливаться перед воздушными промежутками (со стороны перегона), отделяющими контактную сеть перегонов от контактной сети железнодорожной станции.

11. Выходные светофоры должны устанавливаться для каждого отправочного железнодорожного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющегося поезда.

На железнодорожных станциях при отправлении поездов с железнодорожных путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным светофором, разрешается на его обратной стороне устанавливать повторительную головку светофора. Перечень железнодорожных станций, на которых необходимо устанавливать повторительную головку на выходных светофорах, и порядок применения сигналов в таких случаях устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Допускается установка групповых выходных и маршрутных светофоров для группы железнодорожных путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов. Групповые выходные и маршрутные светофоры должны дополняться маршрутными указателями, показывающими номер железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

12. Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные светофоры полуавтоматической блокировки — на границах между межпостовыми перегонами.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, на границах блок-участков устанавливаются сигнальные знаки "Граница блок-участка".

На двухпутных перегонах при движении по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора границей блок-участка является светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному железнодорожному пути.

13. На железнодорожных станциях стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, должны иметь зависимость с входными, выходными и маршрутными светофорами.

14. Стрелки ответвлений от главного железнодорожного пути на перегонах при наличии устройств путевой блокировки или электрожезловой системы должны быть связаны с этими устройствами таким образом, чтобы открытие ближайшего проходного или выходного светофора или изъятие жезла было возможно только при нормальном положении стрелки по главному железнодорожному пути.

15. Пересечения в одном уровне и сплетения железнодорожных путей, а также разводные мосты должны ограждаться светофорами прикрытия, установленными с обеих сторон на расстоянии не ближе 50 м, соответственно, от предельных столбиков или начала моста.

При пересечении в одном уровне и сплетениях железнодорожных путей светофоры прикрытия должны иметь такую зависимость, при которой

открытие одного из них было бы возможно только при запрещающих показаниях светофоров враждебных маршрутов.

На разводных мостах, по которым осуществляется движение поездов, открытие светофоров прикрытия должно производиться только при наведенном положении моста.

16. На железнодорожных станциях, расположенных на участках с автоматической или полуавтоматической блокировкой, где предусматривается безостановочный пропуск поездов по главным и приемо-отправочным железнодорожным путям, на входных и маршрутных светофорах должна применяться сигнализация безостановочного пропуска поездов по этим железнодорожным путям.

Сигнализация безостановочного пропуска поездов на входных и маршрутных светофорах не предусматривается при организации движения поездов по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора.

17. Схемы расстановки светофоров, а также таблицы зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на железнодорожных станциях утверждаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

18. Места установки постоянных сигналов светофоров определяются комиссией, назначаемой, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

19. Перегоны должны быть оборудованы путевой блокировкой, а на отдельных участках — автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, при которой движение поездов на перегоне в обоих направлениях осуществляется по сигналам локомотивных светофоров.

20. Устройства автоматической и полуавтоматической блокировки, а также автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, не должны допускать открытия выходного или, соответственно, проходного или локомотивного светофора до освобождения железнодорожным подвижным составом ограждаемого ими блок-участка или межстанционного (межпостового) перегона, а также самопроизвольного закрытия светофора в результате перехода с основного на резервное технологическое электроснабжение или наоборот.

21. На однопутных перегонах, оборудованных автоматической или полуавтоматической блокировкой, после открытия на железнодорожной станции выходного светофора должна быть исключена возможность открытия соседней железнодорожной станцией выходных и проходных светофоров для отправления поездов на этот же перегон в противоположном направлении.

Допускается на железнодорожных путях иметь устройства, позволяющие при отправлении поездов на перегон, длина которого меньше длины поезда или меньше тормозного пути для данного участка и при совпадении границ железнодорожных станций, открытие выходного светофора только при открытом входном светофоре соседней железнодорожной станции.

Такая же взаимозависимость сигналов должна быть на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных автоматической или полуавтоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути.

На оборудованных автоблокировкой однопутных участках с двухпутными вставками, а также на двухпутных и многопутных перегонах грузонапряженных линий, где движение по показаниям светофоров автоблокировки осуществляется в одном направлении, могут предусматриваться устройства, позволяющие в противоположном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение по сигналам локомотивных светофоров. Эти устройства, в зависимости от применяе-

мых технических решений, действуют постоянно или включаются на период производства ремонтных, строительных и восстановительных работ.

22. При автоматической блокировке все светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки, а также в случае неисправности рельсовых цепей этих участков или других технических средств, применяемых для контроля свободности блок-участка.

На железнодорожных путях необщего пользования при преимущественном движении поездов вагонами вперед должна предусматриваться зависимость, обеспечивающая перекрытие (закрытие) выходного светофора, только после прохода светофора всем составом и локомотивом.

23. На железнодорожных станциях, расположенных на участках, оборудованных путевой блокировкой, эти устройства должны иметь ключи-жезлы для хозяйственных поездов, а на железнодорожных станциях, расположенных на участках с полуавтоматической блокировкой, где применяется подталкивание поездов с возвращением подталкивающего локомотива, — ключи-жезлы и для них.

На однопутных железнодорожных линиях, оборудованных автоматической блокировкой, а также на двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой по каждому железнодорожному пути, на железнодорожных станциях, где производится маневровая работа с выходом маневрирующего состава за границу железнодорожной станции, устройства автоматической блокировки при необходимости дополняются связанными с ними маневровыми светофорами.

24. На железнодорожных станциях, расположенных на железнодорожных линиях, оборудованных автоматической и полуавтоматической блокировкой, а также автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, должны быть устройства:

не допускающие открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый железнодорожный путь;

обеспечивающие на аппарате управления контроль занятости железнодорожных путей и стрелок.

При полуавтоматической блокировке на железнодорожных станциях могут быть устройства, позволяющие:

выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршруте отправления из-за их неисправности;

повторное открытие закрывшегося выходного светофора, если поезд фактически его не проследовал;

обеспечивать автоматический контроль прибытия поезда в полном составе.

25. Автоматическая блокировка должна дополняться автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами диспетчерского контроля за движением поездов, а полуавтоматическая блокировка — автоматической локомотивной сигнализацией.

Внедряемые устройства автоматической и полуавтоматической блокировки дополняются средствами контроля их технического состояния.

26. Устройства диспетчерского контроля за движением поездов на участках, оборудованных автоблокировкой, должны обеспечивать контроль:

установленного направления движения;

занятости блок-участков, главных и приемо-отправочных железнодорожных путей на промежуточных железнодорожных станциях;

показаний входных и выходных светофоров.

Внедряемые устройства диспетчерского контроля, кроме перечисленных в настоящем пункте требований, должны обеспечивать контроль:

положения стрелок, станционных железнодорожных путей и изолированных участков;

занятости перегонов;

автоматического действия светофоров на железнодорожных станциях;

состояния переездной сигнализации;

состояния станционных и перегонных устройств сигнализации, централизации и блокировки.

27. Устройства электрической централизации должны обеспечивать:

взаимное замыкание стрелок и светофоров;

закрытие светофора при потере контроля положения стрелки, взрезе стрелки, а также при занятии железнодорожным подвижным составом участков железнодорожного пути и стрелочных секций, входящих в данный маршрут;

контроль положения стрелок и занятости железнодорожных путей и стрелочных секций на аппарате управления;

возможность маршрутного или раздельного управления стрелками и светофорами, производство маневровых передвижений по показаниям маневровых светофоров, при необходимости передачу стрелок на местное управление. Маневровые районы железнодорожных станций железнодорожных путей необщего пользования в необходимых случаях должны оборудоваться пультами местного управления;

управление устройствами, обеспечивающими предотвращение самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты приема, следования и отправления поездов на железнодорожных путях общего пользования и контроль их положения.

Сбрасывающие стрелки, сбрасывающие остряки и сбрасывающие башмаки должны автоматически возвращаться в исходное (охранное) положение после проследования поезда и размыкания маршрута (секции маршрута) с требуемой по условиям безопасности движения выдержкой времени.

Кроме того, устройства электрической централизации на железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования должны обеспечивать зависимость показаний входных (маршрутных) и дополненных маневровых светофоров при приеме поездов непосредственно к технологическим участкам производства или на частично занятый железнодорожным подвижным составом железнодорожный путь.

28. Устройства электрической централизации не должны допускать:

открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый железнодорожный путь;

перевода стрелки под железнодорожным подвижным составом;

открытия светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение;

перевода входящей в маршрут стрелки или открытия светофора враждебного (пересекающегося) маршрута при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.

Внедряемые устройства электрической централизации стрелок и светофоров должны дополняться средствами контроля их технического состояния.

29. Приводы и замыкатели централизованных стрелок должны:

обеспечивать при крайних положениях стрелок плотное прилегание прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику;

не допускать замыкания остряков стрелки или подвижного сердечника крестовины при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком 4 мм и более;

отводить другой остряк от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.

30. Устройства диспетчерской централизации и устройства телеуправления стрелками и светофорами прилегающих железнодорожных станций должны обеспечивать:

управление из одного пункта устройствами сигнализации, централизации и блокировки ряда железнодорожных станций и перегонов, в том

числе стрелками и светофорами электрической централизации, устройствами автоматической блокировки, автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, полуавтоматической блокировки с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе;

контроль на аппарате управления положения и занятости стрелок, занятости перегонов, железнодорожных путей на железнодорожных станциях и прилегающих к ним блок-участков, а также повторение показаний входных, маршрутных и выходных светофоров;

возможность передачи железнодорожных станций на резервное управление стрелками и светофорами по приему, отправлению поездов и производству маневров или передачи стрелок на местное управление для производства маневров;

автоматическую запись графика исполненного движения поездов, а также передачу соответствующей информации в автоматизированные системы управления движением поездов.

Внедряемые системы диспетчерской централизации должны обеспечивать:

возможность изменения направления движения диспетчером поездным при ложной занятости блок-участков;

возможность дачи сигнала путевого прибытия полуавтоматической блокировки при неисправности устройств автоматического контроля прибытия поезда в полном составе;

контроль исправности работы переездной сигнализации и устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава.

31. Путевые устройства автоматической локомотивной сигнализации должны обеспечивать передачу на локомотив, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав информации о показаниях путевых светофоров, к которым приближается поезд, а также информации о занятости или свободности впереди лежащих блок-участков при движении только по показаниям локомотивных светофоров. На железнодорожных станциях, расположенных на участках, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, главные железнодорожные пути, железнодорожные пути приема и отправления пассажирских поездов, а также приемо-отправочные железнодорожные пути для безостановочного пропуска поездов должны быть оборудованы путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

Кроме того, путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации должны быть оборудованы все железнодорожные пути, с которых предусмотрено отправление поездов на перегоны с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи и по неправильному железнодорожному пути.

При полуавтоматической блокировке путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации оборудуются участки приближения и главные железнодорожные пути железнодорожных станций.

Отсутствие путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации на железнодорожных путях железнодорожных станций допускается по разрешению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

32. Устройства ключевой зависимости должны обеспечивать взаимное замыкание стрелок и сигналов посредством контрольных замков.

33. Стрелочные контрольные замки должны:

допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;

запирать стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу;

не допускать возможности запирания стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 мм и более.

Не допускается применение стрелочных контрольных замков одной и той же серии в пределах одной железнодорожной станции, а на крупных железнодорожных станциях — в пределах одного стрелочного района и смежных с ним стрелочных постов других районов.

34. Станционная блокировка должна обеспечивать:

контроль со стороны дежурного по железнодорожной станции за правильностью приготовления постами маршрутов приема и отправления поездов и внутристанционных маршрутов;

взаимное замыкание стрелок и сигналов, управляемых из разных постов.

35. Устройства механизации и автоматизации сортировочных горок должны обеспечивать непрерывное, бесперебойное и безопасное расформирование составов с расчетной (проектной) скоростью роспуска, при этом мощность тормозных средств на каждой тормозной позиции должна позволять реализацию этой скорости и обеспечивать безопасность сортировки вагонов.

На механизированных сортировочных горках стрелочные переводы, участвующие при роспуске составов в распределении отцепов по сортировочным железнодорожным путям, должны быть включены в горочную электрическую или горочную автоматическую централизацию.

Горочная централизация должна обеспечивать:

индивидуальное управление стрелками;

электрическое замыкание всех пошерстных стрелок, по которым осуществляется роспуск состава, а также охранных, исключающих выход железнодорожного подвижного состава в зону роспуска;

контроль положения стрелок и занятости стрелочных секций на пульте управления.

Горочная централизация не должна допускать перевода стрелки под железнодорожным подвижным составом.

Горочная автоматическая централизация стрелок, кроме того, должна обеспечивать:

автоматическое управление стрелками распределительной зоны сортировочной горки в процессе скатывания отцепов в программном или маршрутном режимах работы;

автоматический возврат стрелки в контролируемое положение до вступления отцепа на изолированную стрелочную секцию в случае возникновения в момент перевода препятствия между остряком и рамным рельсом;

возможность перехода в процессе роспуска на индивидуальное управление стрелками.

Устройства автоматизированных сортировочных горок, кроме выполнения требований, предъявляемых к механизированным горкам с горочной автоматической централизацией, должны обеспечивать:

управление и контроль надвигом и роспуском составов;

автоматическое регулирование скорости скатывания отцепов;

контроль результатов роспуска составов;

обмен информацией с информационно-планирующей системой сортировочной железнодорожной станции.

36. Автоматическая переездная сигнализация должна обеспечивать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги, а автоматические шлагбаумы принимать закрытое положение за время, необходимое для заблаговременного освобождения железнодорожного переезда автотранспортными средствами до подхода поезда к железнодорожному переезду.

Автоматическая переездная сигнализация должна продолжать действовать, а автоматические шлагбаумы должны оставаться в закрытом положении до полного освобождения железнодорожного переезда поездом.

37. Железнодорожные станции, оборудованные электрической централизацией стрелок и светофоров, а также перегоны, оборудованные устройствами автоматической блокировки, должны в соответствии с плана-

ми, утверждаемыми, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, оборудоваться автоматической системой оповещения работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, о приближении поезда.

38. Средства автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда при срабатывании должны обеспечивать:

передачу дежурному по железнодорожной станции впереди лежащей железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — диспетчеру поездному информации о наличии и расположении в поезде неисправного железнодорожного подвижного состава и виде неисправности;

передачу информации машинисту локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава посредством светящихся полос указателя наличия неисправных вагонов в поездах или сообщения речевого информатора о наличии в поезде неисправного железнодорожного подвижного состава;

регистрацию передаваемой дежурному по железнодорожной станции впереди лежащей железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — диспетчеру поездному информации о наличии и расположении в поезде неисправного железнодорожного подвижного состава и виде неисправности.

Вводимые в эксплуатацию средства автоматического контроля технического состояния должны обеспечивать возможность контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава при движении поездов по железнодорожному пути в обоих направлениях.

39. Устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава при срабатывании должны обеспечивать:

перекрытие (закрытие) входного светофора, светофора прикрытия, ограждающих железнодорожную станцию или искусственное сооружение, за время, обеспечивающее остановку поезда служебным торможением перед указанным светофором. Допускается установка дополнительного напольного датчика в пределах ординаты предупредительного светофора;

передачу на пульт дежурного по железнодорожной станции впереди лежащей железнодорожной станции (на щиток управления оповестительной сигнализацией искусственных сооружений), а на участках, оборудованных диспетчерской сигнализацией, — диспетчеру поездному информации о сходе железнодорожного подвижного состава;

автоматическую передачу машинисту локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава информации о сходе железнодорожного подвижного состава.

Порядок действий машиниста локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, дежурного по железнодорожной станции и диспетчера поездного при получении информации о сходе железнодорожного подвижного состава устанавливается нормами и правилами.

Устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава на двухпутных участках железнодорожного пути общего пользования устанавливаются только для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути, а перед искусственными сооружениями — по решению владельца инфраструктуры.

40. Устройства дистанционного управления стрелками из кабины локомотива при их использовании должны обеспечивать:

перевод стрелки без остановки локомотива;

контроль положения и взреза стрелки;

местное управление стрелками при неисправности системы дистанционного управления.

41. На железнодорожных путях необщего пользования могут применяться устройства въездной (выездной) и технологической сигнализации, при которых управление сигнализацией производится уполномоченным лицом с пульта местного управления, которые могут иметь контроль занятости железнодорожных путей и показаний светофоров. Эти устройства могут также иметь взаимозависимость с устройствами электрической централизации при наличии их на железнодорожных путях, непосредственно примыкающих к технологическим объектам или производственным помещениям, и должны обеспечивать безопасность подачи, уборки вагонов к местам производства погрузно-выгрузочных операций.

Порядок управления устройствами сигнализации, обеспечивающий безопасность движения при передвижении (подаче) вагонов, устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

42. Кабельные линии сигнализации, централизации и блокировки, в том числе волоконно-оптические, на перегонах должны прокладываться в границах железнодорожной полосы отвода вне пределов земляного полотна. В отдельных случаях допускается прокладка кабельных линий в земляном полотне с соблюдением норм и правил.

Воздушные линии сигнализации, централизации и блокировки при максимальной стреле провеса должны находиться на высоте не менее:

2,5 м — от земли в ненаселенной местности;

3,0 м — от земли в населенной местности;

5,5 м — от полотна пересекаемых автомобильных дорог;

7,5 м — от верха головки рельса пересекаемых неэлектрифицированных железнодорожных путей.

Линии сигнализации, централизации и блокировки в местах пересечения с электрифицированными железнодорожными путями прокладываются только в кабельном исполнении.

43. При повреждении линий, каналов и трактов систем железнодорожной сигнализации, централизации и блокировки, в том числе электрожезловой системы, их восстановление должно производиться вслед за восстановлением каналов и трактов, обеспечивающих действие поездной диспетчерской связи.

44. Внедряемые устройства автоматической и полуавтоматической блокировки, диспетчерской централизации, диспетчерского контроля за движением поездов, электрической централизации стрелок и светофоров, механизации и автоматизации сортировочных горок и другие, выполняемые на базе аппаратно-программных средств, должны обеспечивать регистрацию и архивирование информации о событиях, связанных с движением поездов и маневровой работой, в том числе в условиях нарушения нормальной работы устройств сигнализации, централизации и блокировки, а также действий при этом диспетчера поездного, дежурного по железнодорожной станции и других работников.

Указанные устройства должны быть обеспечены бесперебойным электропитанием.

45. Сооружения и устройства сигнализации, централизации и блокировки должны быть защищены от помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений.

46. Аппараты сигнализации, централизации и блокировки, при помощи которых осуществляются различного рода зависимости, должны быть закрыты и опломбированы. Перечень пломбируемых устройств устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Вскрытие аппаратов сигнализации, централизации и блокировки допускается производить только уполномоченными лицами, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования с обязательной предварительной записью в журнале ос-

мотра этих устройств. Контроль сохранности целостности пломб на аппаратах устройств сигнализации, централизации и блокировки осуществляют дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами (дежурные по железнодорожным станциям, операторы поста централизации, дежурные стрелочного поста, машинисты локомотивов и др.).

47. Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования должны иметь чертежи и описания эксплуатируемых устройств сигнализации, централизации и блокировки и других обслуживаемых устройств, а также соответствующие им нормы и правила. В эти чертежи и описания должны своевременно вноситься все изменения.

Технические решения (в том числе типовые) по устройствам сигнализации, централизации и блокировки утверждаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

48. Временные изменения зависимостей устройств сигнализации, централизации и блокировки осуществляются в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

49. Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов сигнализации, централизации и блокировки и другие плановые работы, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение их действия, должны производиться с назначением ответственных руководителей за обеспечение безопасности движения и производство работ в соответствии с графиками, утвержденными, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, предусматривающими минимальные сроки их выполнения. В любых случаях такие работы на железнодорожных станциях должны производиться с согласия дежурного по железнодорожной станции и с предварительным оформлением руководителем этих работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети. На участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы должны производиться только с согласия диспетчера поездного.

При расположении этих устройств и приборов на значительном расстоянии от помещения дежурного по железнодорожной станции запись о вводе их в действие, а также запись о временном выключении для производства непредвиденных работ по устранению неисправностей может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по железнодорожной станции, с последующей личной подписью руководителя работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети.

Замена и отключение отдельных устройств и приборов сигнализации, централизации и блокировки, когда установленные зависимости не нарушаются, могут производиться с согласия дежурного по железнодорожной станции (на участках с диспетчерской централизацией — диспетчера поездного) без записи в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети. Перечень работ по замене и отключению таких устройств и приборов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Испытания действующих устройств и приборов сигнализации, централизации и блокировки во всех случаях должны производиться с согласия и под наблюдением дежурного по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией — с согласия диспетчера поездного.

50. Освещение сигнальных приборов должно обеспечивать отчетливую видимость показаний сигналов.

Своевременное и бесперебойное освещение светофоров и маршрутных указателей, стрелочных указателей, указателей устройств сбрасывания, путевого заграждения, стационарных устройств для закрепления вагонов и гидравлических колонок на железнодорожных станциях, сигнальных приборов на железнодорожных путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств обеспечивается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Электроснабжение устройств освещения сигнальных приборов на станционных железнодорожных путях обеспечивается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

51. Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования обязаны обеспечивать постоянную нормальную видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования не реже одного раза в квартал осуществляют проверку видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работу автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности.

Действие на железнодорожных путях общего пользования путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации, систем автоматического управления торможением поезда, устройств контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда периодически проверяется с использованием вагона-лаборатории с документированной регистрацией результатов по графику, утверждаемому владельцем инфраструктуры.

Порядок проверки видимости сигналов на железнодорожных путях необщего пользования и рассмотрения результатов проверки устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

52. Устройства железнодорожного пути, сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения, железнодорожный подвижной состав, независимо от его принадлежности, должны обеспечивать постоянную надежную работу электрических рельсовых цепей.

Технология обслуживания и технические параметры содержания устройств железнодорожного пути, сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения, обеспечивающие бесперебойную работу электрических рельсовых цепей и обратной тяговой рельсовой сети, определяются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования с учетом требований норм и правил.

53. Работники железнодорожного транспорта, пользующиеся устройствами сигнализации, централизации и блокировки, должны быть обучены порядку пользования ими.

Приложение № 4 к Правилам

Техническая эксплуатация сооружений и устройств технологического электроснабжения железнодорожного транспорта

1. Устройства технологического электроснабжения должны обеспечивать надежное электроснабжение:

электроподвижного состава (включая мотор-вагонный железнодорожный подвижной состав) для движения поездов с установленными нормами массы, скоростями и интервалами между ними при установленных размерах движения;

устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и вычислительной техники не менее чем от двух независимых источников

электроэнергии, при которых переход с основной системы электроснабжения на резервную или наоборот должен происходить автоматически за время не более 1,3 секунды.

До переустройства систем технологического электроснабжения допускается выполнять переход с основной системы на резервную или обратно за время, установленное, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При наличии аккумуляторного резерва источника технологического электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки он должен быть в постоянной готовности и обеспечивать бесперебойную работу устройств сигнализации, централизации и блокировки, переездной сигнализации в течение не менее восьми часов при условии, что основное электропитание не отключалось в предыдущие 36 часов.

Для обеспечения надежного технологического электроснабжения должны проводиться периодический контроль состояния сооружений и устройств технологического электроснабжения, измерение их параметров с использованием вагонов-лабораторий, приборов диагностики, а также должны осуществляться плановые ремонтные работы.

2. Уровень напряжения на токоприемнике электроподвижного состава должен быть не менее 21 кВ при переменном токе, 2,7 кВ при постоянном токе и не более 29 кВ при переменном токе и 4 кВ при постоянном токе.

В исключительных случаях на отдельных участках железнодорожных путей общего пользования по разрешению владельца инфраструктуры допускается уровень напряжения не менее 19 кВ при переменном токе и 2,4 кВ при постоянном токе.

Номинальное напряжение переменного тока на устройствах сигнализации, централизации и блокировки и связи должно быть 110, 220 или 380 В. Отклонения номинального напряжения (в том числе кратковременные) от указанных величин допускаются в сторону уменьшения и увеличения, но не более чем на 10%.

3. Устройства технологического электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные, и перегрузок сверх установленных норм.

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

Тяговые подстанции линий, электрифицированных на постоянном токе, а также электроподвижной состав должны иметь защиту от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств сигнализации, централизации и блокировки и связи.

Линии электропередачи напряжением свыше 1000 В, проложенные по опорам контактной сети, должны отключаться при однофазных замыканиях на землю.

4. Высота подвески контактного провода над уровнем верха головки рельса должна быть на перегонах и железнодорожных станциях железнодорожного транспорта не ниже 5750 мм, а на железнодорожных переездах — не ниже 6000 мм.

В исключительных случаях на существующих линиях это расстояние в пределах искусственных сооружений, расположенных на железнодорожных путях железнодорожных станций, на которых не предусматривается стоянка железнодорожного подвижного состава, а также на перегонах по решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования может быть уменьшено до 5675 мм при электрификации линии на переменном токе и до 5550 мм — на постоянном токе.

Высота подвески контактного провода не должна превышать 6800 мм.

5. В пределах искусственных сооружений расстояние от токоведущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и железнодорожного подвижного состава должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 270 мм — на переменном токе.

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

Опоры в выемках должны устанавливаться вне пределов кюветов.

В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м) расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети должно быть не менее 5700 мм. Перечень таких мест определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети допускается на железнодорожных станциях не менее 2450 мм, а на перегонах — не менее 2750 мм.

Все указанные размеры устанавливаются 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, воздушных линий и светофоров, а также сигнальных знаков должно обеспечивать хорошую видимость сигналов и знаков.

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

Заземлению подлежат также все расположенные в зоне влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока металлические сооружения, на которых могут возникать опасные напряжения.

На путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными железнодорожными путями, должны быть установлены предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением.

8. Контактная сеть, линии электропередачи автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 В должны разделяться на секции при помощи изолирующих сопряжений анкерных участков (предусматривающих электрическую независимость смежных секций), нейтральных вставок, секционных и врезных изоляторов, разъединителей.

Опоры контактной сети или щиты, установленные на границах воздушных промежутков, должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами или щитами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятым токоприемником.

9. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного технологического электроснабжения определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Выкопировки из этой схемы, ежегодно выверяемые, включаются в техническо-распорядительный акт железнодорожной станции.

10. Переключение разъединителей контактной сети электровозных и мотор-вагонных депо, экипировочных устройств, а также железнодорожных путей, где осматривается крышевое оборудование электроподвижного состава, производится уполномоченными лицами, прошедшими соответствующее обучение. Переключение остальных разъединителей производится только по приказу энергодиспетчера.

Приводы секционных разъединителей с ручным управлением должны быть заперты на замки.

Порядок переключения разъединителей контактной сети, а также выключателей и разъединителей линий автоблокировки и продольного технологического электроснабжения, хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

11. 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, железнодорожных станциях и в населенных пунктах — 7,0 м.

При пересечениях железнодорожных путей общего и необщего пользования расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до уровня верха головки рельса неэлектрифицированных железнодорожных 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 воздушных линий электропередачи.

Приложение № 5 к Правилам

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

1. Железнодорожный подвижной состав должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности.

Ответственными за исправное техническое состояние, техническое обслуживание, ремонт и обеспечение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава являются владельцы железнодорожного подвижного состава, работники железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие.

2. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования не допускается использование железнодорожного подвижного состава и его составных частей, иных технических средств, не соответствующих требованиям норм и правил.

Контроль соблюдения указанных требований осуществляет, соответственно, владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования.

3. Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов. Вновь строящиеся вагоны должны обеспечивать безопасное и плавное движение с конструкционными скоростями перспективных локомо-

тивов, мотор-вагонных поездов, предназначенных для обслуживания соответствующих категорий поездов.

Вагоны, не имеющие переходных площадок, должны иметь специальные подножки и поручни.

4. Внесение изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, допускается при условии соблюдения норм и правил.

5. Железнодорожный подвижной состав должен удовлетворять требованиям габарита, установленного нормами и правилами.

Контейнеры должны отвечать соответствующим требованиям норм и правил.

6. Допуск для эксплуатации вновь построенного, модернизированного, а также прошедшего плановые виды ремонта железнодорожного подвижного состава осуществляется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования только в случае соответствия железнодорожного подвижного состава требованиям норм и правил.

7. Каждая единица железнодорожного подвижного состава должна иметь следующие отличительные четкие знаки и надписи:

технический знак принадлежности к железнодорожному транспорту Российской Федерации;

наименование владельца железнодорожного подвижного состава;

номер, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки;

идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях в местах, установленных нормами и правилами;

дату и место производства установленных видов ремонта;

массу тары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава).

Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи:

на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе — конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла;

на пассажирских вагонах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно, — число мест;

на грузовых, почтовых, багажных вагонах — грузоподъемность.

На тендерах паровозов должны быть обозначены серия, номер и наименование владельца.

Другие знаки и надписи на железнодорожный подвижной состав наносятся в соответствии с требованиями, установленными нормами и правилами.

Каждый крупнотоннажный контейнер должен, кроме табличек о допущении к эксплуатации во внутреннем и международном сообщении, иметь маркировочные надписи, идентифицирующие собственника, типаж и специализацию контейнера.

8. На каждый локомотив, вагон, единицу мотор-вагонного железнодорожного и специального подвижного состава должен вестись технический паспорт (формуляр), содержащий важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.

9. Локомотивы и мотор-вагонный железнодорожный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав должны быть оборудованы средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемерами с регистрацией установленных по-

казаний, локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также оборудоваться устройствами безопасности.

Локомотивные устройства автоматической локомотивной сигнализации должны обеспечивать прием от путевых устройств и передачу на локомотивный светофор информации о показаниях путевых светофоров, а при движении только по показаниям локомотивных светофоров обеспечивать передачу информации о занятости или свободности впереди лежащих блок-участков. Локомотивные светофоры, устанавливаемые в кабине управления локомотива, мотор-вагонного поезда, специального самоходного подвижного состава, должны давать сигнальные показания непосредственно машинисту и его помощнику или водителю дрезины и его помощнику в соответствии с показаниями путевых светофоров, к которым приближается поезд.

Локомотивные устройства автоматической локомотивной сигнализации на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе должны дополняться устройствами безопасности, обеспечивающими контроль установленных скоростей движения, самопроизвольного ухода поезда и периодической проверки бдительности (бодрствования) машиниста. В случаях потери машинистом способности управления локомотивом, мотор-вагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом, а дрезиной — водителем дрезины указанные устройства должны обеспечивать автоматическую остановку поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием или у границы блок-участка, занятого железнодорожным подвижным составом при движении по показаниям локомотивных светофоров.

Локомотивы, мотор-вагонный железнодорожный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав владельцев железнодорожных путей необщего пользования или владельцев такого железнодорожного подвижного состава, не выходящие на железнодорожную станцию примыкания и не находящиеся в обращении на железнодорожных путях общего пользования, оборудуются указанными устройствами в соответствии с планом, утверждаемым их владельцем.

10. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован устройством, обеспечивающим автоматическую идентификацию бортового номера.

Пассажирские локомотивы должны быть оборудованы устройствами управления электропневматическим торможением, а локомотивы для поездов грузовых должны оборудоваться устройством контроля целостности тормозной магистрали.

Мотор-вагонные поезда оборудуются системой автоведения с обеспечением контроля скорости движения и речевой информации при подъездах к проходным светофорам, железнодорожным переездам и железнодорожным станциям, связью "пассажир-машинист", сигнализацией контроля закрытия дверей, автоматической пожарной сигнализацией и системой пожаротушения.

Поездные локомотивы при обслуживании одним машинистом, а также допускаемые к обслуживанию одним машинистом мотор-вагонные поезда и специальный самоходный подвижной состав должны быть дополнительно оборудованы следующими средствами и устройствами безопасности:

системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста;

зеркалами заднего вида;

системой пожаротушения (для тепловозов);

блокировкой тормоза (для локомотивов).

Маневровые локомотивы должны быть оборудованы устройствами дистанционной отцепки их от вагонов, а обслуживаемые одним машини-

стом, кроме того, вторым пультом управления, зеркалами заднего вида и устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку в случае внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива, а также устройством наружной сигнализации.

Маневровые локомотивы владельцев железнодорожных путей необщего пользования, выходящие на железнодорожную станцию примыкания железнодорожных путей общего пользования, кроме того, должны быть оборудованы локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

11. Порядок выхода локомотивов, мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования установлен приказом МПС России от 18 июня 2003 г. № 26 "Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования" (зарегистрирован Минюстом России 19 июня 2003 г., регистрационный № 4764) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 15 февраля 2008 г. № 28 (зарегистрирован Минюстом России 5 марта 2008 г., регистрационный № 11283) и от 4 мая 2009 г. № 72 (зарегистрирован Минюстом России 28 мая 2009 г., регистрационный № 14016).

Порядок курсирования железнодорожного подвижного состава (включая его перемещение в порожнем состоянии), предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, установлен приказом Минтранса России от 28 марта 2006 г. № 34 "О некоторых вопросах, связанных с курсированием по железнодорожным путям общего пользования железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозок грузов" (зарегистрирован Минюстом России 27 апреля 2006 г., регистрационный № 7764).

Правила приписки железнодорожного подвижного состава (включая вагоны), предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, установлены приказом Минтранса России от 28 марта 2006 г. № 35 "Об утверждении Правил приписки железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, к железнодорожным станциям инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования" (зарегистрирован Минюстом России 25 апреля 2006 г., регистрационный № 7742).

12. Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям, установленным нормами и правилами, и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании.

Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных нормами и правилами.

Колесные пары должны подвергаться осмотру под железнодорожным подвижным составом, обыкновенному и полному освидетельствованиям.

13. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно быть 1440 мм. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 до 140 км/ч, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более 1 мм, при скоростях до 120 км/ч отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм, у железнодорожного подвижного состава, не имеющего выхода на железнодорожные пути общего пользования, отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.

14. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колеса, а также при следующих из-

носах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

при скоростях движения свыше 120 до 140 км/ч:

прокат по кругу катания у локомотивов, мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм;

толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм — при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

при скоростях движения до 120 км/ч:

прокат по кругу катания у локомотивов, а также у мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения — более 7 мм, у мотор-вагонного железнодорожного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений — более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов, а также у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования — более 9 мм;

толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм — при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) — менее 22 мм;

вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;

ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, мотор-вагонного железнодорожного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками — более 1 мм, а у тендеров с подшипниками скольжения — более 2 мм.

При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм, разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой — не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар.

При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей железнодорожной станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна, соответственно, свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм — со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены.

15. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован автоматическими тормозами, а пассажирские вагоны и локомотивы, вагоны мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава, кроме того, оборудуются электропневматическими тормозами. Порядок и сроки оборудования автоматическими тормозами железнодорожного подвижного состава, не находящегося в обращении и не имеющего права подачи (выхода) на железнодорожные пути общего пользования, устанавливаются их владельцем.

Автоматические и электропневматические тормоза железнодорожного подвижного состава и специального подвижного состава должны содержаться в соответствии с нормами и правилами и обладать управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а автоматические тормоза также остановку поезда при разъединении или разрыве тормозной магистрали и при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения).

Автоматические и электропневматические тормоза железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать тормозное нажатие, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данным, утвержденным нормами и правилами.

16. Автоматические тормоза должны обеспечивать возможность применения различных режимов торможения в зависимости от загрузки вагонов, длины поезда и профиля железнодорожного пути.

Стоп-краны в пассажирских вагонах и мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе устанавливаются в тамбурах, внутри вагонов и пломбируются.

В специальном самоходном подвижном составе при необходимости устанавливаются стоп-краны или другие устройства для экстренного торможения.

17. Локомотивы, пассажирские вагоны, мотор-вагонный железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав оборудуются ручными тормозами. Часть грузовых вагонов в случаях, установленных нормами и правилами, должна иметь переходную площадку со стоп-краном и ручным тормозом.

Ручные тормоза железнодорожного подвижного состава должны содержаться в соответствии с нормами и правилами и обеспечивать расчетное тормозное нажатие.

18. Все части рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых может вызвать выход из габарита или падение на железнодорожный путь, должны иметь предохранительные устройства.

19. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован автосцепкой.

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть:

у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов — не более 1080 мм;

у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми — не менее 980 мм;

у грузовых вагонов (груженых) — не менее 950 мм;

у специального подвижного состава:

в порожнем состоянии — не более 1080 мм;

в груженом — не менее 980 мм.

Для железнодорожного подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна соответствовать нормам и правилам и быть обеспечена в эксплуатации при наибольших износах и нагрузках.

Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более:

в грузовом поезде — 100 мм;

между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда — 110 мм;

в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч, — 70 мм;

в пассажирском поезде, следующем со скоростью 121—140 км/ч, — 50 мм;

между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда — 100 мм;

между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного состава — 100 мм.

Автосцепка пассажирских вагонов должна иметь ограничители вертикальных перемещений.

Автосцепка специального подвижного состава, работающего по технологии совместно в сцепе, должна иметь ограничитель вертикальных перемещений.

20. Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов, выполняющий техническое обслуживание состава поезда перед отправлением.

При прицепке вагонов к поезду на железнодорожных станциях, где нет осмотрщиков вагонов, а также при маневровой работе ответственным за правильное сцепление вагонов является работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания которого машинист локомотива, специального самоходного подвижного состава, производящий маневры, не имеет права приводить локомотив, специальный самоходный подвижной состав в движение (далее — руководитель маневров).

За правильное сцепление локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, соответственно, с первым вагоном поезда или другим специальным подвижным составом ответственным является машинист локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива. Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) должны производиться работниками локомотивной бригады.

Отцепка поездного локомотива от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением, производится работником локомотивной бригады, а при обслуживании локомотива одним машинистом — осмотрщиком вагонов только после разъединения поездным электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей. Разъединение электрических цепей отопления производится при опущенном токоприемнике.

Выполнение операций по прицепке поездного локомотива к железнодорожному составу и отцепке его от железнодорожного состава грузового и пассажирского поезда при обслуживании локомотива одним машинистом возлагается на осмотрщика вагонов, а на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах:

в пассажирском поезде — на начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда;

в грузовом поезде — на машиниста локомотива.

21. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также ставить в поезда грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов. Не допускается выдача под поезда локомотивов, выработавших срок службы.

Не допускается включать в поезда пассажирские вагоны, имеющие неисправности электропневматического тормоза, системы отопления, электрооборудования, вентиляции и другие неисправности, нарушающие безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда, а также пассажирские вагоны с радиокупе (штабные) с неисправной радиосвязью начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива. Пассажирские вагоны на тележках ЦМВ могут следовать в поездах со скоростью не более 120 км/ч.

Пассажирские вагоны, включаемые в пассажирские поезда с электроотоплением, должны быть оборудованы системой автоматического управления электроотоплением, а локомотивы, выдаваемые под поезда (элек-

тровозы), — устройством отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов.

Локомотивы, мотор-вагонный железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, принадлежащие владельцу железнодорожных путей необщего пользования (владельцу железнодорожного подвижного состава), при обращении в поездах на железнодорожных путях общего и необщего пользования должны соответствовать требованиям, установленным настоящими Правилами, и пройти проверку на подтверждение их исправного технического состояния.

Требования к техническому состоянию железнодорожного подвижного состава и производству его технического обслуживания и ремонта устанавливаются нормами и правилами. Порядок его технического обслуживания и ремонта, в ходе которого подтверждается исправное техническое состояние железнодорожного подвижного состава, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

22. Порядок технического обслуживания, ремонта железнодорожного подвижного состава и его составных частей определяется конструкторской документацией.

Организация системы технического обслуживания и текущего ремонта железнодорожного подвижного состава, обращающегося на инфраструктуре, и его составных частей, а также контроля за соблюдением норм межремонтных пробегов обеспечивается владельцем инфраструктуры.

23. Ответственными за качество выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасность движения железнодорожного подвижного состава являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно осуществляющие его техническое обслуживание и ремонт, а также уполномоченные работники владельца железнодорожного подвижного состава.

24. Техническое состояние локомотивов, мотор-вагонного железнодорожного и специального самоходного подвижного состава должно систематически проверяться при техническом обслуживании локомотивными бригадами или бригадами специального самоходного подвижного состава, комплексными и специализированными бригадами на пунктах технического обслуживания и в основных депо, путевых машинных станциях и депо для специального подвижного состава, независимых ремонтных депо, оснащенных диагностическими средствами, а также периодически контролироваться уполномоченными лицами, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, владельца железнодорожного подвижного состава.

При техническом обслуживании проверяется:

состояние и износ оборудования, узлов и деталей и их соответствие установленным размерам;

исправность действия устройств безопасности и устройств радиосвязи, тормозного оборудования и автосцепного устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, электрических цепей.

Не допускается выпускать локомотивы, мотор-вагонный железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, если имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность прибора для подачи звукового сигнала;

неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного тормозов или компрессора;

неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя;

неисправность привода передвижения;

неисправность вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки;

неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности;

неисправность скоростемера и регистрирующего устройства;

неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе — неисправность связи "пассажир-машинист";

неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация;

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 на железнодорожный путь;

трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;

неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки;

неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;

неисправность токоприемника;

неисправность средств учета электроэнергии;

неисправность средств пожаротушения или автоматической пожарной сигнализации;

неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;

появление стука, постороннего шума в дизеле;

неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза;

отсутствие защитных кожухов электрооборудования;

неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи;

неисправность запорных устройств или контроля закрывания входных дверей;

неисправность стопорных и предохранительных устройств приведения рабочих органов специального самоходного подвижного состава в транспортное положение, предусмотренное их конструкцией.

25. Локомотивы и мотор-вагонный железнодорожный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав при круглогодичной эксплуатации два раза в год комиссионно осматриваются.

26. Локомотивные, а также установленные на мотор-вагонном железнодорожном и специальном самоходном подвижном составе устройства безопасности и поездной радиосвязи должны периодически осматриваться на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств.

Контрольные пункты должны быть в основных депо, в депо для специального подвижного состава, а при необходимости — в пунктах технического обслуживания и оборота локомотивов, мотор-вагонных поездов и специального самоходного подвижного состава.

Периодичность и порядок осмотра устройств безопасности и поездной радиосвязи устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, владельцем железнодорожного подвижного состава.

27. Установленные на локомотивах и мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе, а также на специальном самоходном подвижном составе манометры и предохранительные клапаны должны быть запломбированы, а контрольные пробки на котлах паровозов иметь клейма. На электровозах, мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе и

тепловозах должны быть запломбированы также аппараты и приборы, регистрирующие расход электроэнергии и топлива.

Устройства электрической защиты, средства пожаротушения, пожарная сигнализация и автоматика на локомотивах и мотор-вагонном железнодорожном подвижном составе, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах, мотор-вагонном железнодорожном и специальном самоходном подвижном составе и паровые котлы на паровозах должны подвергаться испытанию и освидетельствованию в сроки, предусмотренные нормами и правилами.

Состав локомотивных бригад и порядок обслуживания ими локомотивов и мотор-вагонных поездов, в том числе конкретный порядок при обслуживании локомотивов одним машинистом, устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от типа локомотивов и мотор-вагонных поездов, а также от местных условий эксплуатации.

Для управления специальным самоходным подвижным составом назначается бригада — машинист и помощник машиниста или водитель и помощник водителя дрезины. Состав бригады специального самоходного подвижного состава устанавливается в зависимости от его типа и назначения при условии выделения работников для управления данным специальным самоходным подвижным составом и его обслуживания в транспортном режиме.

При электрической и тепловозной тяге одной локомотивной бригадой могут обслуживаться несколько локомотивов или постоянно соединенных секций, управляемых из одной кабины.

Разрешается обслуживание локомотивов одним машинистом по мере обеспечения и оборудования их устройствами безопасности в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения и выполнением других требований, установленных настоящими Правилами:

локомотивов, занятых на вывозной, передаточной, диспетчерской и хозяйственной работе, в подталкивании, при маневровой работе;

поездных локомотивов в пассажирском движении на локомотивной тяге;

поездных локомотивов в грузовом движении на малоинтенсивных линиях (участках), не имеющих затяжных спусков и подъемов.

На отдельных участках железнодорожных путей общего пользования в соответствии с перечнем, определяемым владельцем инфраструктуры, с уведомлением федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, осуществляющего функции по контролю и надзору, допускается обслуживание одним машинистом мотор-вагонных поездов и специального самоходного подвижного состава по мере оборудования их устройствами безопасности в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения. Их обслуживание осуществляется машинистами, прошедшими профессиональный отбор, в том числе по определению психофизиологических качеств и профессиональной пригодности, в соответствии со статьей 25 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", а мотор-вагонных поездов, кроме того, имеющими квалификацию первого или второго класса, присвоенную в соответствии с приказом МПС России от 11 ноября 1997 г. № 23Ц "О порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом на путях общего пользования и присвоения класса квалификации машинистам локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава".

Владелец инфраструктуры устанавливает порядок выполнения требований, установленных пунктами 52, 53, 61, 62, 64, 78, 98, 103, 108 приложения № 6 к настоящим Правилам, а также порядок ограждения поезда в соответствии с нормами и правилами и должностной инструкцией локомотивной бригады и бригады специального самоходного подвижного состава при обслуживании таких поездов одним машинистом, обеспечиваю-

ший безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда, и несет ответственность за безопасность движения поездов.

Владельцем железнодорожных путей необщего пользования при необходимости может вводиться обслуживание специального самоходного подвижного состава одним машинистом в соответствии с приведенными требованиями для железнодорожных путей общего пользования при условии обеспечения безопасности движения поездов.

28. Не допускается оставлять на деповских железнодорожных путях и железнодорожных путях организаций в рабочем состоянии локомотивы, мотор-вагонный железнодорожный и специальный самоходный подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего их остановить, а на остальных станционных железнодорожных путях — без машиниста или его помощника.

29. На каждом паровозе, работающем на твердом топливе, должны быть исправные искроуловительные или искрогасительные приборы.

30. Техническое обслуживание и ремонт вагонов производятся в пунктах технического обслуживания, депо и заводах, оснащенных диагностическими средствами.

При техническом обслуживании проверяется:

состояние и износ узлов и деталей и их соответствие установленным размерам;

исправность действия тормозного оборудования, буферного и автосцепного устройств, средств сигнализации и устройств связи, привода генератора и его соответствие типу генератора, крепления подвагонного оборудования, особое внимание обращается на исправность цепочек расцепного рычага, автосцепки, а также отпуск автоматических тормозов;

состояние и исправность ходовых частей (тележек);

исправность кузовов и котлов цистерн, гарантирующая сохранность перевозимых грузов;

исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней;

наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на железнодорожный путь деталей и оборудования железнодорожного подвижного состава.

При проверке ходовых частей, в том числе проверяется суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, зазор должен быть не более 20 мм и не менее 4 мм, у цистерн, хоппер-дозаторов для перевозки зерна, цемента, минеральных удобрений, окатышей и хоппер-дозаторов типа ЦНИИ-ДВ3 — не более 14 мм и не менее 4 мм, кроме хопперов для перевозки угля, агломерата, апатитов и хоппер-дозаторов ЦНИИ-2, ЦНИИ-3, думпкаров ВС-50, у которых зазор должен быть не более 12 мм и не менее 6 мм, а у думпкаров ВС-80, ВС-82, ВС-85 — не более 20 мм и не менее 12 мм. Отсутствие зазоров между скользунами по диагонали вагона не допускается, кроме вагонов на беззазорных тележках.

Зазоры между скользунами соединительной и шкворневой балок с обеих сторон одного конца восьмиосной цистерны в сумме должны быть от 4 до 15 мм, а между соединительной и надрессорной балками с обеих сторон одной двухосной тележки — от 4 до 20 мм.

Не допускается отсутствие зазоров в двух любых скользунах одной четырехосной тележки с одной стороны цистерны, по диагонали цистерны между скользунами соединительной и шкворневой балок и диагонали четырехосной тележки между скользунами надрессорной и соединительной балок.

Не допускается подача под погрузку грузов и посадку людей неисправных вагонов и без предъявления их к техническому обслуживанию. О признании их годными должна быть произведена запись в специальном журнале.

Порожние вагоны, подаваемые под погрузку на железнодорожные станции, где нет пунктов технического обслуживания, а также груженые вагоны, которые намечено использовать на таких железнодорожных стан-

циях под сдвоенные операции, должны быть осмотрены, а в необходимых случаях и отремонтированы на ближайшем пункте технического обслуживания, расположенном перед железнодорожной станцией погрузки.

Порядок предъявления вагонов и поездов к техническому обслуживанию и уведомления о годности вагонов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

31. На железнодорожных станциях формирования и расформирования, в пути следования на железнодорожных станциях, предусмотренных графиком движения поездов, каждый вагон поезда должен пройти техническое обслуживание, а при выявлении неисправности — отремонтирован. На этих железнодорожных станциях организуется безотцепочный ремонт вагонов.

На железнодорожных станциях, где нет пунктов технического обслуживания, каждый вагон перед постановкой в поезд должен быть осмотрен и подготовлен для следования до ближайшей железнодорожной станции, имеющей пункт технического обслуживания.

Порядок предъявления поездов к техническому обслуживанию и уведомления о готовности, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

32. Работники пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов должны своевременно в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов производить техническое обслуживание и ремонт вагонов, обеспечивающий проследование вагонов в исправном состоянии в составе поезда в пределах гарантийного участка.

Гарантийные участки для поездов грузовых на инфраструктуре устанавливаются владельцем инфраструктуры исходя из протяженности участков обращения локомотивов, необходимости проведения полного опробования автотормозов, качественного технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов.

Гарантийным участком для пассажирских поездов является маршрут следования от пункта формирования поезда до пункта оборота и обратно до конечного пункта расформирования (назначения) поезда. Пункты технического обслуживания в пути следования поездов пассажирских определяются владельцем инфраструктуры.

Приложение № 6 к Правилам

Организация движения поездов на железнодорожном транспорте

1. Основой организации движения поездов по инфраструктуре является сводный график движения поездов, который объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур.

В соответствии с пунктом 1 статьи 18 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" сводный график движения поездов утверждается в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур.

Организация движения поездов в пределах одной инфраструктуры осуществляется на основании графика движения поездов, утверждаемого и вводимого в действие владельцем этой инфраструктуры.

Движение поездов по графику обеспечивается соблюдением норм и правил, правильной организацией и выполнением технологического процесса работы железнодорожных станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания и других подразделений железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов.

Нарушение сводного графика движения поездов не допускается. В исключительных случаях, или из-за отказа технических средств, или явлений стихийного бедствия, когда происходит нарушение сводного графика движения поездов, работники всех хозяйств обязаны принимать оперативные меры для ввода в график опаздывающих поездов пассажирских и грузовых и обеспечивать их безопасное проследование.

На железнодорожных путях необщего пользования владелец железнодорожных путей необщего пользования утверждает контактные графики движения поездов.

2. Сводный график движения поездов должен обеспечивать:

удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;

безопасность движения поездов;

эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций;

рациональное использование железнодорожного подвижного состава и погрузочно-разгрузочных средств;

соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;

возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и электроснабжения;

выполнение технологического процесса по своевременной перевозке грузов;

согласованность работы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

3. Порядок назначения и отмены поездов всех категорий на железнодорожном транспорте общего пользования в соответствии со сводным графиком движения устанавливается владельцем инфраструктуры.

4. Каждому поезду присваивается номер, установленный графиком движения поездов. Поездам одного направления присваиваются четные номера, а поездам обратного направления — нечетные.

Кроме номера, каждому грузовому и пассажирскому поезду на железнодорожной станции его формирования (отправления) присваивается индекс, который не изменяется до железнодорожной станции расформирования (назначения).

По видам сообщения пассажирские поезда делятся на дальние, следующие на расстояние свыше 700 км, местные — до 700 км и пригородные — до 150 км.

Поездам, не предусмотренным графиком движения (восстановительные, пожарные, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара), номера присваиваются при их назначении. Номера таких поездов и порядок их следования объявляются диспетчером поездным.

5. Приоритетность поездов устанавливается в зависимости от следующей очередности перевозок:

перевозки, осуществляемые для восстановления движения поездов и тушения пожаров (восстановительные и пожарные поезда, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара);

воинские перевозки;

перевозки пассажиров в международном сообщении (высокоскоростные, скоростные, скорые пассажирские поезда);

перевозки пассажиров в пределах Российской Федерации в дальнем следовании (высокоскоростные, скоростные, скорые пассажирские поезда);

перевозки пассажиров в пределах Российской Федерации в пригородном сообщении (поезда пригородного сообщения);

перевозки почтовых отправлений, багажа, грузобагажа (почтово-багажные, грузобагажные поезда);

специальные перевозки (специальные поезда);

грузопассажирские и людские перевозки (грузопассажирские и людские поезда);

перевозки грузов (грузовые (сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные), хозяйственные поезда и локомотивы без вагонов).

6. Движение поездов производится по московскому поясному времени в 24-часовом исчислении.

В служебных помещениях, на пассажирских вокзалах должны быть установлены часы. Порядок установки, ремонта и содержания настенных и наружных электрических часов, находящихся в местах работы уполномоченных лиц, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Показание времени на часах должно быть одинаковым на всех участках и подразделениях железнодорожного транспорта.

7. Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами.

Раздельными пунктами являются железнодорожные станции, разъезды, обгонные пункты и путевые посты, проходные светофоры автоблокировки, а также границы блок-участков при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.

Железнодорожные пути необщего пользования, не имеющие раздельных пунктов, рассматриваются как железнодорожные станции с организацией движения по железнодорожным путям маневровым порядком.

8. Границами железнодорожной станции являются:

на однопутных участках — входные светофоры;

на двухпутных участках по каждому в отдельности главному железнодорожному пути с одной стороны — входной светофор, а с другой — сигнальный знак "Граница станции", установленный на расстоянии не менее 50 м за последним выходным стрелочным переводом.

На двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, а также где установлены входные светофоры для приема поездов по неправильному железнодорожному пути, границей железнодорожной станции по каждому в отдельности главному железнодорожному пути являются входные светофоры.

При совпадении границ двух смежных раздельных пунктов владельца инфраструктуры и владельца железнодорожных путей необщего пользования их границами является входной светофор или сигнальный знак "Граница станции", установленный в створе с входным или маневровым светофором.

Граница железнодорожного пути необщего пользования обозначается знаком "Граница железнодорожного пути необщего пользования" или "Граница подъездного пути". Место установки знака определяется владельцем инфраструктуры и владельцем железнодорожных путей необщего пользования совместно.

9. Каждый раздельный пункт, вспомогательный пост и пассажирский остановочный пункт должен иметь наименование или номер. Наименование должно быть помещено на пассажирском здании (здании поста) с фа-

сада, с обеих сторон подхода поездов, а при необходимости также на концах пассажирских платформ.

На пассажирских остановочных пунктах, расположенных на участках с интенсивным движением пассажирских поездов в пригородном сообщении, наименование пункта, кроме того, должно указываться в нескольких местах вдоль пассажирской платформы.

10. Железнодорожные пути делятся на главные на перегонах, станционные (в том числе главные на железнодорожных станциях) и специального назначения.

Управление эксплуатацией всех железнодорожных путей в пределах станционной территории, за исключением переданных в ведение других подразделений и организаций, осуществляется начальником железнодорожной станции.

Порядок использования станционных железнодорожных путей в соответствии с их назначением устанавливается технико-распорядительным актом железнодорожной станции.

11. На железнодорожных станциях каждый железнодорожный путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации и стрелочный пост, а на перегонах каждый главный железнодорожный путь должен иметь номер.

Не допускается устанавливать одинаковые номера железнодорожным путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной железнодорожной станции. На железнодорожных станциях, имеющих отдельные парки, не допускается устанавливать одинаковые номера железнодорожным путям в пределах одного парка. Порядок нумерации железнодорожных путей и стрелочных переводов устанавливается нормами и правилами.

12. Использование технических средств железнодорожной станции устанавливается технико-распорядительным актом.

Порядок, установленный технико-распорядительным актом, является обязательным для работников владельца инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования и владельцев железнодорожного подвижного состава.

При отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования железнодорожных станций технико-распорядительный акт может не составляться, а порядок использования технических средств при этом устанавливается инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, которая разрабатывается и утверждается владельцем железнодорожных путей необщего пользования и согласовывается владельцем инфраструктуры.

13. Технико-распорядительный акт железнодорожной станции разрабатывается и утверждается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования в соответствии с нормами и правилами.

К технико-распорядительному акту прилагаются схематический план железнодорожной станции и, в зависимости от местных условий, необходимые инструкции.

Порядок составления и утверждения технико-распорядительных актов устанавливается нормами и правилами.

Допускается применение для составления и ведения технико-распорядительных актов автоматизированных систем, разрабатываемых, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

14. Стрелки, расположенные на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, а также охранные должны находиться в нормальном положении.

Нормальным положением для стрелок является:

входных на главных железнодорожных путях железнодорожных станций однопутных линий, — направление с каждого конца железнодорожной станции на разные железнодорожные пути;

входных на главных железнодорожных путях железнодорожных станций двухпутных линий, — направление по соответствующим главным железнодорожным путям;

всех остальных на главных железнодорожных путях перегонов и железнодорожных станций, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные и улавливающие тупики, — направление по соответствующим главным железнодорожным путям;

ведущих в предохранительные и улавливающие тупики, — направление в эти тупики.

На железнодорожных станциях, расположенных на малоинтенсивных линиях (участках), где обслуживание двух стрелочных постов осуществляется одним дежурным стрелочного поста, а также где не предусмотрены уполномоченные работники, нормальное положение входных стрелок на главных железнодорожных путях однопутных линий устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Нормальное положение стрелок указывается знаком плюс в таблицах зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах. Для железнодорожных станций с нецентрализованными стрелками нормальное их положение, кроме того, указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции и выписках из него. В необходимых случаях начальником железнодорожной станции устанавливается нормальное положение нецентрализованных стрелок, не включенных в зависимость с сигналами и маршрутами, ведущих на станционные железнодорожные пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов, вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами).

Установленное нормальное положение обозначается на станинах стрелок и на кожухах приводов стрелок электрической централизации.

Стрелки в другое положение могут переводиться при:

приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов;

маневровой работе;

занятии железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом;

необходимости ограждения мест препятствий и производства работ на станционных железнодорожных путях;

очистке, проверке и ремонте стрелок.

На железнодорожных станциях с электрической централизацией установка стрелок в нормальное положение необязательна, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные, улавливающие тупики, сбрасывающих стрелок, оборудованных устройствами автоматического возврата, которые должны устанавливаться в нормальное положение автоматически в соответствии с требованиями пункта 27 приложения № 3 к настоящим Правилам, при отсутствии устройств автоматического возврата или их неисправности — дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией — диспетчером поездным.

15. Стрелочный перевод, уложенный на перегоне, приписывается к одной из соседних станций или же у места ответвления устраивается стрелочный пост.

Порядок технического обслуживания, освещения, охраны этих стрелочных переводов, а также хранения ключей от стрелок устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

16. Каждый пост управления стрелками и сигналами должен находиться в ведении только одного работника, являющегося ответственным за перевод управляемых им стрелок и сигналов и за безопасность движения:

станционный пост централизации — в ведении дежурного по железнодорожной станции;

исполнительный — в ведении дежурного станционного поста централизации, оператора поста централизации;

стрелочный пост — в ведении дежурного стрелочного поста;

пост централизации механизированной и автоматизированной сортировочной горки — в ведении дежурного по сортировочной горке или оператора сортировочной горки.

Разрешается на железнодорожных станциях обслуживание двух стрелочных постов одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов — непосредственно дежурным по железнодорожной станции. Перечень таких железнодорожных станций определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных станциях, расположенных на участках с диспетчерской централизацией, ответственным за перевод стрелок и управление сигналами является диспетчер поездной.

17. Для контроля за работой дежурных стрелочного поста на железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы назначаются старшие дежурные стрелочного поста. На железнодорожных станциях, перечень которых определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, старшие дежурные стрелочного поста могут назначаться непосредственно для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой других дежурных стрелочных постов, расположенных в стрелочном районе. На центральные посты диспетчерской централизации и станционные посты централизации на железнодорожных станциях, кроме диспетчеров поездных или дежурных по железнодорожной станции, могут назначаться операторы поста централизации.

18. Перед приемом и отправлением поезда должны запираться стрелки, непосредственно входящие в маршрут приема и отправления, а также охранные.

Перевод централизованных стрелок при приготовлении маршрута для приема и отправления поездов производится дежурным по железнодорожной станции или по его указанию оператором поста централизации. Перевод и запирание нецентрализованных стрелок при приготовлении маршрута для приема или отправления поездов производятся дежурным стрелочного поста, старшим дежурным стрелочного поста или дежурным по железнодорожной станции при обслуживании им стрелок.

19. Ключи от запертых в маршрутах приема и отправления поездов нецентрализованных стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, должны храниться у дежурного по железнодорожной станции или у старшего дежурного стрелочного поста, а оборудованных — в исполнительном аппарате на стрелочном посту или в распорядительном аппарате дежурного по железнодорожной станции.

Ключи от запертых стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, на перегонах, а также на приемо-отправочных железнодорожных путях промежуточных железнодорожных станций при занятии этих железнодорожных путей железнодорожными составами (без локомотивов) или отдельными вагонами должны храниться у дежурного по железнодорожной станции. Порядок хранения ключей от других наиболее ответственных стрелок, ведущих на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами 1 класса (взрывчатыми материалами), восстановительных и пожарных поездов, стрелок съездов между главными железнодорожными путями, улавливающих тупиков и перечень этих стре-

лок устанавливаются в технически-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

20. Перевод стрелок при маневровых передвижениях производится сигналистами или дежурными стрелочного поста по распоряжению лица, руководящего маневрами.

При маневровых передвижениях на железнодорожных станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется дежурным по железнодорожной станции или оператором поста централизации. В случае передачи стрелок с центрального на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами грузовых поездов, дежурными по парку железнодорожной станции, дежурными по железнодорожной станции, начальником железнодорожной станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо и другими. Перечень железнодорожных станций с указанием номеров таких стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, и порядок перевода стрелок устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен убедиться в том, что стрелочный перевод не занят железнодорожным подвижным составом.

21. При необходимости выполнения работ по ремонту на стрелочном переводе сигналист или дежурный стрелочного поста (старший дежурный стрелочного поста) может допустить к производству ремонта работников подразделения железнодорожного пути (дистанции железнодорожного пути) или подразделения сигнализации, централизации и блокировки (дистанции сигнализации, централизации и блокировки) и дирекции связи только по разрешению дежурного по железнодорожной станции.

По окончании ремонта сигналист, дежурный стрелочного поста (старший дежурный стрелочного поста) обязаны убедиться в том, что состояние стрелочного перевода обеспечивает безопасное движение, и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.

22. Стрелочные переводы на станционных железнодорожных путях, в том числе стрелочные переводы примыкающих железнодорожных путей, переданных в ведение других подразделений, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования находятся в распоряжении начальника железнодорожной станции.

Стрелочные переводы на железнодорожных путях других подразделений владельца инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования находятся в ведении начальников соответствующих подразделений.

Начальники железнодорожных станций и соответствующих подразделений обязаны обеспечивать содержание стрелочных переводов, находящихся в их ведении, в чистоте и исправности, а также чистоту, исправность действия и хорошее освещение стрелочных указателей.

23. Контроль технического состояния, чистка, смазывание, закрепление и замена отдельных болтов осуществляются:

нецентрализованных стрелочных переводов — обслуживающими их дежурными стрелочного поста;

централизованных стрелочных переводов — работниками подразделения железнодорожного пути (дистанции железнодорожного пути) в пределах границ обслуживания.

Порядок контроля технического состояния, чистки, смазывания, закрепления и замены отдельных болтов централизованных, а также нецентрализованных стрелочных переводов, не находящихся в ведении дежур-

ных стрелочного поста, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

24. Маневры на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должны производиться по указанию только одного работника, который может быть дежурным по железнодорожной станции, диспетчером маневровым железнодорожной станции, дежурным по сортировочной горке или парку железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — диспетчером поездным. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в технически-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции по обслуживанию и организации движения поездов на железнодорожном пути необщего пользования.

Порядок производства маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования в пределах пунктов ремонта железнодорожного подвижного состава устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

25. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях — устройства двусторонней парковой связи.

Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.

26. Машинист локомотива, специального самоходного подвижного состава, производящий маневры, не вправе приводить в движение локомотив или специальный самоходный подвижной состав без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или сигнала, подаваемого ручными сигнальными приборами. Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора лично, а в случае отсутствия видимости сигнала через руководителя маневров, а на нецентрализованные стрелки — получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений. При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора перед выездом на централизованные стрелки машинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от дежурного по железнодорожной станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).

На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок и светофоров в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.

Основные положения по использованию устройств радиосвязи и двусторонней парковой связи при маневровой работе устанавливаются нормами и правилами.

27. Маневры производятся со скоростью не более:

60 км/ч — при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами;

40 км/ч — при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным железнодорожным путям;

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

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

5 км/ч — при маневрах толчками, при подходе отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке, у фронтов погрузки-выгрузки;

3 км/ч — при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, а на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель.

Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам в зависимости от конструкции весов устанавливается в технически-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, утверждаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных сигналах горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие безопасность движения и сохранность подвижного состава, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

Маневры толчками и роспуск с сортировочных горок вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, рефрижераторных вагонов и секций должны производиться с особой осторожностью в соответствии с порядком, установленным нормами и правилами.

28. Маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения дежурного по железнодорожной станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на железнодорожные пути и стрелки, на которых производятся маневры.

Не допускаются маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции на перегон на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия диспетчера поездного и дежурного по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках допускаются с согласия диспетчера поездного по устному разрешению дежурного по железнодорожной станции.

На железнодорожных станциях, где на мачте входного светофора в сторону оси железнодорожной станции имеется специальный маневровый светофор, выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится по его сигналу.

29. Маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава на перегон, и маршруты следования поездов производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием 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 железнодорожных станциях, имеющих такие железнодорожные пути, устанавливается нормами и правилами и указывается в технически-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

30. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в порядке, утвержденном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:

вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;

вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте;

платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени, груженые транспортеры;

локомотивы в недействующем состоянии, мотор-вагонный железнодорожный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;

вагоны и специальный подвижной состав, имеющие трафарет "С горки не спускать";

сцепы из двух платформ, загруженных рельсами длиной 25 м и другими длинномерными грузами.

Указанный железнодорожный подвижной состав может быть пропущен через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.

На железнодорожных путях необщего пользования для передвижения вагонов у фронтов погрузки-выгрузки могут использоваться специальные маневровые средства (толкатели, дистанционно управляемые локомотивы, маневровые тележки, электролебедки), которые должны соответствовать требованиям по обеспечению безопасности движения, сохранности железнодорожного подвижного состава и безопасности работников, связанных с маневровой работой и производством погрузочно-выгрузочных работ.

31. Не допускается пропускать через сортировочные горки груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей, груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 тонн при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ, а также железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет "Через горку не пропускать".

32. Железнодорожный подвижной состав на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должен устанавливаться в пределах полезной длины железнодорожного пути, которая ограничена:

при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути — с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой — изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;

при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути — с одной стороны светофором, с другой — предельным столбиком;

при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути — предельными столбиками с обеих сторон.

Стоящие на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или другими средствами закрепления, предусмотренными нормами и правилами.

Порядок закрепления вагонов и составов устанавливается нормами и правилами и указывается в технически-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования с учетом местных условий.

У вагонов, стоящих на железнодорожной станции, не занятых под грузовыми операциями, не находящихся под очисткой, дезинфекцией и в ремонте, двери должны быть закрыты.

33. Вагоны с грузами, указанные в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, при производстве маневров с использованием паровозов должны иметь соответствующее прикрытие от паровоза, ра-

ботающего на твердом топливе, из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.

Вагоны с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) и цистерны со сжиженными газами при стоянке на железнодорожной станции вне поездов, за исключением находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочных парков, должны устанавливаться на специально выделенных железнодорожных путях, указанных в технически-распорядительном акте железнодорожной станции. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от ухода и ограждены переносными сигналами остановки.

Стрелки, ведущие на железнодорожный путь стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на этот железнодорожный путь железнодорожного подвижного состава.

При нахождении вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) и цистерн со сжиженными газами под накоплением на железнодорожных путях сортировочных парков должны соблюдаться особые меры предосторожности, установленные правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте, нормами и правилами.

34. Команды на движение локомотива, производящего маневры, должен отдавать только один работник — руководитель маневров, ответственный за правильное их выполнение.

Руководитель маневров обязан:

точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;

формировать поезда в точном соответствии с требованиями норм и правил и настоящих Правил;

организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность железнодорожного подвижного состава и груза. Маневры с вагонами, занятыми людьми, с пассажирскими вагонами при движении вагонами вперед, негабаритными и опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) необходимо производить с особой осторожностью.

На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы железнодорожные пути разделяются на маневровые районы.

На промежуточных железнодорожных станциях руководителем маневров может являться кондуктор главный или работник, который выполняет его обязанности.

Маневровыми передвижениями локомотива, не обслуживаемого составительской бригадой или кондуктором главным, руководит работник (руководитель маневров), имеющий право распоряжаться производством маневров в данном районе, или по его указанию сигналист (дежурный стрелочного поста).

Маневровые передвижения специального самоходного подвижного состава по станционным железнодорожным путям производятся в соответствии с нормами и правилами.

35. Локомотивная бригада, обслуживающая локомотив при производстве маневров, 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 железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;

обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.

36. Локомотивные бригады, работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы, кондукторы поездов грузовых и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на железнодорожной станции, указанный в технически-распорядительном акте, инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования. Порядок ознакомления локомотивных, составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, указанными в технически-распорядительном акте железнодорожных станций, инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

37. Поезда должны формироваться в полном соответствии с настоящими Правилами, сводным графиком движения и планом формирования поездов. Нормы массы и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку устанавливаются в графике движения и плане формирования поездов и должны соответствовать типу локомотива, профилю железнодорожного пути на участках обращения поездов и полезной длине приемо-отправочных железнодорожных путей на железнодорожных станциях этих участков, а на электрифицированных линиях — условиям технологического электроснабжения.

Поездные формирования, не принадлежащие перевозчику, должны формироваться в соответствии с требованиями настоящих Правил и правил перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Нормы массы и длины грузовых поездов, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, в том числе и специализированных, устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании тяговых расчетов исходя из результатов проведенных опытных поездок и с учетом технологии обслуживания транспортом необходимых подразделений.

Порядок формирования и пропуска длинносоставных, тяжеловесных, соединенных, а также повышенной массы и длины грузовых поездов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Нормы массы и длины дальних пассажирских поездов и порядок размещения вагонов в них указываются в служебных расписаниях движения поездов.

Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования пассажирских длинносоставных поездов на железнодорожных путях общего пользования устанавливается владельцем инфраструктуры.

При постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, а также специального подвижного состава масса и длина его определяются в соответствии с таблицами нормативов графика движения поездов, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Эти таблицы помещаются в служебных расписаниях движения поездов.

38. Не допускается ставить в поезда:

вагоны неисправные, угрожающие безопасности движения, а также вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов;

вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;

платформы и полувагоны, загруженные с нарушением технических условий размещения и крепления грузов;

вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;

вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по особым документам либо по перевозочным документам как груз на своих осях;

платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не будет дано указаний о возможности их следования;

платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных нормами и правилами;

вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный железнодорожный 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 не запертыми на дверную закидку дверями;

вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по поверхности (кругу) катания.

Вагоны, имевшие сход с рельсов или находившиеся в поезде, потерпевшем крушение или аварию, допускаются к использованию на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования только после их осмотра и признания годными для движения.

39. Допускается прицеплять к пассажирским поездам дальнего следования нецельнометаллические вагоны служебно-технического назначения.

Во всех пассажирских поездах в первом и последнем вагонах крайние торцовые двери должны быть заперты, а переходные площадки закреплены в поднятом положении.

40. Помимо случаев, указанных в пункте 39 настоящего приложения, не допускается ставить в пассажирские и почтово-багажные поезда:

вагоны с истекшими сроками периодического ремонта или с истекшими сроками единой технической ревизии;

грузовые вагоны, в том числе с опасными грузами.

41. Включение почтовых и багажных вагонов в состав мотор-вагонного поезда не допускается.

Включение почтовых и багажных вагонов в состав поезда пассажирского допускается только с постановкой их первыми или последними вагонами с соблюдением норм и правил.

42. Не допускается ставить в поезда грузопассажирские вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. В исключительных случаях на малоинтенсивных линиях (участках), где никакие другие поезда, кроме грузопассажирских, не обращаются, может допускаться постановка в них вагонов с опасными грузами (за исключением вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) по решению и в порядке, установленным, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

43. Формирование грузовых поездов, в том числе поездных формирований, не принадлежащих перевозчику, производится без подборки вагонов по количеству осей и массе.

При формировании грузовых тяжеловесных и длинносоставных поездов порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда.

В сборных поездах вагоны подбираются группами по железнодорожным станциям назначения, а сборно-раздаточные вагоны ставятся одной группой.

Вагоны с опасными грузами ставятся в грузовые поезда в соответствии с условиями перевозок, установленными правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

Мотор-вагонный железнодорожный подвижной состав при следовании в ремонт или из ремонта ставится в хвост грузового поезда одной группой.

44. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой и должны иметь прикрытие от локомотива, открытого железнодорожного подвижного состава с грузами, которые могут сдвинуться при резких толчках и остановках, и с хвоста поезда не менее одного вагона.

Порядок перевозки людей в грузовых поездах устанавливается нормами и правилами.

45. Не допускается ставить в грузовые поезда, в которых находятся 10 и более вагонов, занятых людьми, не являющимися пассажирами (далее — людские поезда) (за исключением поездов, осуществляющих воинские перевозки), вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов.

46. При постановке в грузовые поезда вагоны, занятые людьми, а также вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, должны иметь соответствующее прикрытие из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов. Расположение в грузовых поездах указанных вагонов производится в порядке, установленном нормами и правилами, исходя из требований правил перевозок грузов на железнодорожном транспорте и настоящих Правил.

47. Порядок размещения и следования в поездах вагонов с негабаритными грузами и специального подвижного состава устанавливается в соответствии с нормами и правилами.

48. В хозяйственных поездах, следующих с работой на перегоне, для проезда кондукторов и руководителей работ должны ставиться вагоны с переходными площадками в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

49. В зависимости от технического оснащения железнодорожного подвижного состава тормозными средствами устанавливаются:

единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 тонн массы для грузовых и пассажирских поездов и наибольший руководящий спуск, на котором допускается движение поездов с установленными максимальными скоростями;

зависимости между скоростью движения, величиной уклона, тормозным нажатием и тормозным путем;

расчетные нормы нажатия тормозных колодок и накладок на оси железнодорожного подвижного состава и специального подвижного состава, нормы обеспечения поездов ручными тормозами и другие данные, необходимые для производства тормозных расчетов.

Указанные нормы и данные приводятся в нормах и правилах.

В поездах, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, обеспечение тормозами должно соответствовать массе поезда, скорости движения и руководящему спуску на каждом участке, а также реализуемым величинам тормозных нажатий.

50. Установленные в сводном графике движения скорости движения поездов по отдельным участкам железнодорожных путей общего пользования объявляются в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

51. В пассажирских поездах в автотормозную сеть должны включаться все вагоны с автотормозами пассажирского типа, а в грузовых, хозяйственных, людских поездах — все вагоны и специальный подвижной состав с автотормозами грузового типа.

Пассажирские и почтово-багажные поезда должны эксплуатироваться на электропневматическом торможении. При включении в пассажирские и почтово-багажные поезда вагонов габарита "РИЦ" разрешается следование этих поездов на пневматическом торможении.

Во всех поездах автотормоза всех локомотивов и тендеров паровозов (кроме тендеров, следующих в нерабочем состоянии, не имеющих порож-

него режима торможения), а также специального самоходного подвижного состава должны включаться в автотормозную сеть.

Порядок совместного включения вагонов с автотормозами пассажирского и грузового типа в автотормозную сеть во всех поездах, а также порядок включения воздухораспределителей вагонов, локомотивов и специального подвижного состава на соответствующий режим торможения устанавливаются в соответствии с нормами и правилами.

В грузовые и хозяйственные поезда может ставиться железнодорожный подвижной состав, а также специальный подвижной состав с пролетной магистралью, но не более 8 осей в одной группе, а в хвосте поезда перед последними двумя вагонами — не более 4 осей. Последние два вагона должны иметь исправно действующие включенные автотормоза.

Необходимость и порядок постановки в поезда, обращающиеся на железнодорожных путях необщего пользования, железнодорожного подвижного состава и специального подвижного состава устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

52. Полное опробование автотормозов в поездах с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов производится:

на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда;

после смены локомотива;

на железнодорожных станциях, разделяющих смежные гарантийные участки следования грузовых поездов, при техническом обслуживании состава без смены локомотива;

перед выдачей мотор-вагонного поезда из депо или после отстоя его без бригады на железнодорожной станции;

на железнодорожных станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения.

Перед затяжными спусками 0,018 и круче полное опробование производится с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При смене направления движения поезда с головы на хвост, если не меняется локомотив, производится сокращенное опробование тормозов.

На железнодорожных путях необщего пользования полное опробование автотормозов производится в пунктах технического обслуживания специализированных поездов (не реже одного раза в сутки) с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии и при смене локомотивных бригад на предприятиях открытых горных разработок.

Полное опробование электропневматических тормозов производится на железнодорожных станциях формирования и оборота пассажирских поездов от стационарных устройств или поездного локомотива.

Сокращенное опробование с проверкой состояния тормозной магистрали по действию тормозов у двух хвостовых вагонов, а в мотор-вагонных поездах по действию тормоза хвостового вагона производится:

после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование автотормозов от стационарного устройства или локомотива;

при смене направления движения поезда с головы на хвост, если не меняется локомотив;

после перемены кабины управления мотор-вагонного поезда и после смены локомотивных бригад, когда локомотив от поезда не отцепляется;

после всякого разъединения рукавов в составе поезда, перекрытия концевого крана в составе, после соединения рукавов вследствие прицепки железнодорожного подвижного состава (в последнем случае с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне);

в пассажирских поездах после стоянки поезда более 20 минут, при падении давления в главных резервуарах ниже 0,539 МПа (5,5 кгс/см²), при смене кабины управления или после передачи управления машинисту второго локомотива на перегоне после остановки поезда в связи с невозможностью дальнейшего управления движением поезда из головной кабины;

в грузовых поездах, если при стоянке поезда произошло самопроизвольное срабатывание автотормозов или изменение плотности более чем на 20% от указанной в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии формы ВУ-45, установленной Правилами по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств — участников содружества (приложение № 40 к протоколу от 29—30 мая 2008 г. № 48);

в грузовых поездах после стоянки поезда более 30 минут, где имеются осмотрщики вагонов или работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов, и на которых эта обязанность возложена.

Сокращенное опробование электропневматических тормозов производится в пунктах смены локомотива, локомотивных бригад, после прицепки вагонов с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне, а также после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование электропневматических тормозов от стационарного устройства или локомотива.

После производства полного или сокращенного опробования тормозов, кроме того, в пути следования должна производиться проверка действия тормозов в порядке, установленном нормами и правилами.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах к сокращенному опробованию тормозов привлекаются: начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда и проводники пассажирских (головного, хвостового) вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

Порядок включения в автотормозную сеть вагонов в поездах повышенной массы и длины и соединенных, специального подвижного состава в составах грузовых и хозяйственных поездов, а также опробования автотормозов в таких поездах устанавливается нормами и правилами.

53. После полного опробования тормозов в поезде, а также после сокращенного, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование тормозов от стационарного устройства или локомотива, осмотрщик вагонов вручает машинисту ведущего локомотива справку формы ВУ-45 об обеспеченности поезда тормозами и исправном их действии. В справке формы ВУ-45 на поезд указывается и номер хвостового вагона.

О каждом полном опробовании автотормозов в мотор-вагонных поездах делается запись в журнале технического состояния локомотива, мотор-вагонного подвижного состава по установленной форме.

При каждом сокращенном опробовании автотормозов осмотрщик вагонов, а где эта должность не предусмотрена, — работник, на которого эта обязанность возложена, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, делает отметку о сокращенном опробовании автотормозов (включая отметку о происшедшем изменении состава) в имеющейся у машиниста локомотива справке формы ВУ-45.

В случае, если при сокращенном опробовании автотормозов не сработают тормоза двух хвостовых вагонов, работник, на которого возложено опробование автотормозов, обязан принять меры, чтобы не допустить отправление поезда.

На железнодорожных станциях, где не предусмотрены должности осмотрщиков вагонов, к проверке действия автотормозов в пассажирских

поездах привлекаются проводники пассажирских вагонов, а в грузовых — работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов, на которых эта обязанность возложена, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

54. Для проверки режимов управления тормозами в поездах, обращающихся на железнодорожных путях общего пользования, должны применяться тормозоиспытательные вагоны. Порядок проведения таких проверок устанавливается владельцем инфраструктуры.

55. Пассажирские, почтово-багажные, грузопассажирские, воинские людские и людские поезда обеспечиваются противопожарными средствами, средствами для оказания первой медицинской помощи.

Составы пассажирских поездов оборудуются радиостанциями для связи с машинистом поезда в соответствии с требованиями приложений № 2 и 5 к настоящим Правилам.

56. Локомотивы должны быть снабжены двумя носимыми радиостанциями, средствами пожаротушения и подъема железнодорожного подвижного состава на железнодорожный путь, необходимыми сигнальными приборами, инструментами и другим инвентарем в соответствии с нормами и правилами.

В случае оборудования локомотива двухдиапазонной или трехдиапазонной радиостанцией допускается иметь на локомотиве одну носимую радиостанцию.

Локомотивы и мотор-вагонные поезда, кроме того, должны быть снабжены четырьмя тормозными башмаками на случай необходимости закрепления состава на перегоне.

На участках с уклоном круче 0,012 порядок закрепления состава грузового и грузопассажирского поезда на перегоне в случае порчи автотормозов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Специальный самоходный подвижной состав должен быть снабжен приборами, устройствами и инвентарем в соответствии с нормами и правилами.

57. Поезд обслуживается локомотивной бригадой или бригадой для управления специальным самоходным подвижным составом в транспортном режиме. Пассажирский поезд, кроме локомотивной бригады, обслуживается проводниками пассажирских вагонов и другими работниками в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, перевозчиком, владельцем железнодорожного пути необщего пользования, владельцем подвижного состава в соответствии с нормами и правилами. Специальный самоходный подвижной состав, кроме того, обслуживается бригадой, назначаемой для управления и обслуживания этого железнодорожного подвижного состава в рабочем режиме в соответствии с инструкцией по его эксплуатации.

На поезда, с которыми производится маневровая работа на промежуточных железнодорожных станциях, для руководства этой работой по указанию, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования может назначаться кондуктор главный грузовых поездов (составитель поездов) или кондукторская (составительская) бригада. Руководство передвижением хозяйственных поездов на закрытом перегоне осуществляется руководителем работ в пределах его компетенции или уполномоченным им лицом.

Обязанности этих работников определяются в соответствии с нормами и правилами.

Для отдыха локомотивных бригад и кондукторов грузовых поездов в пунктах оборота локомотива должны быть оборудованы специальные помещения.

58. Действующие локомотивы ставятся в голове поезда и управляются машинистом из передней кабины, если конструкцией локомотива и видом производимых работ не предусмотрено другое. Тепловозы, имеющие одну кабину управления, и паровозы ставятся в голове поезда для движения передним ходом.

В поездах, которые следуют с двумя или тремя действующими локомотивами по всему участку обращения, в голове поезда ставится локомотив, имеющий более мощные компрессоры (паровоздушные насосы). Порядок постановки действующих локомотивов в поезда повышенной массы и длины, а также прицепка к поездам действующих локомотивов, которые следуют на часть участка, и условия их обращения, обеспечивающие безопасность движения, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

Для маневровых передвижений локомотивов с двумя и более кабинами управления или работающих по системе многих единиц, соответственно, владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от местных условий устанавливает порядок управления локомотивом.

59. Движение задним ходом локомотивов и специального самоходного подвижного состава, имеющих одну кабину управления, допускается только:

в пригородных, хозяйственных, восстановительных, пожарных, передаточных и вывозных поездах;

при следовании по железнодорожным путям необщего пользования и соединительным железнодорожным путям;

при производстве маневров;

при следовании вторым локомотивом при двойной тяге;

при отправлении поезда с железнодорожных станций, где нет устройств для поворота локомотивов;

при возвращении с поездом обратно на железнодорожную станцию отправления после подталкивания;

при подталкивании поездов из одного пункта в оба направления, а также при подталкивании поездов в пределах железнодорожных станций;

при выводе поезда с перегона вспомогательным локомотивом;

при следовании без вагонов.

60. Локомотивы, отправляемые в недействующем состоянии, должны быть подготовлены к постановке в поезда в соответствии с порядком, установленным, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования, и включаться в них по согласованию с владельцем локомотива, при этом недействующие локомотивы могут ставиться вслед за ведущим локомотивом.

61. Движением поездов на участке руководит только один работник — диспетчер поездной, отвечающий за выполнение графика движения поездов по обслуживаемому им участку.

Приказы диспетчера поездного подлежат безоговорочному выполнению работниками, непосредственно связанными с движением поездов на данном участке.

Не допускается давать оперативные указания о движении поездов на участке другими лицами.

При обслуживании локомотивов пассажирских и мотор-вагонных поездов одним машинистом диспетчер поездной при нахождении такого поезда на обслуживаемом им участке обязан обеспечить контроль за его следованием и информировать об этом дежурных по железнодорожным станциям данного участка.

62. Каждая железнодорожная станция и путевой пост в части руководства движением поездов и каждый поезд должны находиться одновременно в руководстве только одного работника: железнодорожная станция или путевой пост — дежурного по железнодорожной станции (за исклю-

чением случаев, предусмотренных настоящим пунктом), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — диспетчера поездного, поезд — машиниста ведущего локомотива (мотор-вагонного поезда), специального самоходного подвижного состава.

На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития может быть несколько дежурных по железнодорожной станции или по паркам железнодорожной станции, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких железнодорожных станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по железнодорожной станции или по парку железнодорожной станции указываются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

На железнодорожных станциях машинист ведущего локомотива (мотор-вагонного поезда), специального самоходного подвижного состава и все остальные работники, обслуживающие поезд, подчиняются указаниям дежурного по железнодорожной станции, а на железнодорожных станциях участков, оборудованных диспетчерской централизацией, — диспетчера поездного.

Допускается на малоинтенсивных линиях (участках) при отмене дежурств дежурными по железнодорожным станциям возлагать руководство движением поездов на этих железнодорожных станциях на дежурного по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции, если железнодорожная станция оборудована устройствами телеуправления стрелками и сигналами прилегающих железнодорожных станций и обеспечена устойчивая поездная радиосвязь, или на диспетчера поездного на участках, имеющих устройства диспетчерского контроля за движением поездов, с установлением порядка, обеспечивающего безопасность движения поездов, в том числе обслуживаемых одним машинистом.

63. Каждый пассажирский, почтово-багажный, грузопассажирский и людской поезд должен приниматься, как правило, на определенный железнодорожный путь, а грузовые поезда — на определенные группы железнодорожных путей.

Поезда, не имеющие остановки на железнодорожной станции, должны пропускаться, как правило, по главным железнодорожным путям.

Порядок использования железнодорожных путей для приема и отправления поездов указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

64. Дежурный по железнодорожной станции обязан обеспечить наличие свободных железнодорожных путей для своевременного приема поездов и не допускать необоснованной задержки поезда у закрытого входного сигнала.

Не допускается занятие приемо-отправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или группами вагонов, отцепленными от проходящих поездов и предназначенными для подачи под погрузку, выгрузку, ремонт и другие операции.

На промежуточных железнодорожных станциях временное занятие приемо-отправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или группами вагонов может быть допущено только по разрешению диспетчера поездного.

Не допускается занятие улавливающих тупиков любым железнодорожным подвижным составом, а предохранительных тупиков — пассажирскими и грузовыми вагонами, в которых находятся люди, грузовыми вагонами с опасными грузами.

Перед приемом, отправлением пассажирского поезда, обслуживаемого одним машинистом, дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — диспетчер по-

ездной обязан информировать машиниста о готовности маршрута и открытии сигналов. Перечень железнодорожных станций на железнодорожном транспорте общего пользования, где дежурный по железнодорожной станции исходя из местных условий и размеров движения поездов не может своевременно передать такое сообщение машинисту, и порядок обеспечения при этом безопасности движения поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры.

65. Порядок контроля за работой дежурного персонала по выполнению операций, связанных с приемом и отправлением поездов и производством маневров, особенно в условиях нарушения нормальной работы устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Помещение дежурного по железнодорожной станции должно быть изолировано. Правом входа в помещение дежурного по железнодорожной станции пользуются только начальник железнодорожной станции, лица, непосредственно работающие или выполняющие свои должностные обязанности совместно с дежурным по железнодорожной станции, и работники, контролирующие действия дежурного по железнодорожной станции и исправность приборов управления.

На железнодорожных станциях, где не предусмотрены в штате работники хозяйства перевозок, операции по приему и отправлению поездов, производству маневров, техническому обслуживанию стрелочных переводов, обслуживанию пассажиров, приему и выдаче грузов выполняются работниками, уполномоченными, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

66. Прием поездов на железнодорожную станцию должен производиться на свободные железнодорожные пути, предназначенные для этого технически-распорядительным актом железнодорожной станции, и только при открытом входном сигнале, а пассажирских поездов, кроме того, на железнодорожные пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации. Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов при приеме на железнодорожные пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

На отдельных железнодорожных станциях при длине железнодорожного пути, достаточной для установки двух мотор-вагонных поездов, допускается разделение железнодорожного пути маршрутным светофором на два участка, на которые могут приниматься эти поезда.

При занятии мотор-вагонным поездом участка железнодорожного пути за маршрутным светофором, разделяющим железнодорожный путь приема, второй мотор-вагонный поезд принимается на свободный участок до этого светофора по специальному сигналу на входном (маршрутном) светофоре. Показания входного (маршрутного) светофора должны быть зависимы от показаний маршрутного светофора, разделяющего железнодорожный путь приема.

Одновременный прием двух мотор-вагонных поездов с противоположных направлений на такой железнодорожный путь не допускается.

Перечень железнодорожных станций, на которых допускается прием мотор-вагонных поездов на отдельные участки железнодорожного пути, и порядок, обеспечивающий безопасность пассажиров и безопасность движения поездов, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Установленный для этих железнодорожных станций порядок приема мотор-вагонных поездов допускается также использовать при приеме на железнодорожную станцию одиночных локомотивов, мотовозов и дрезин.

Для приема на железнодорожную станцию подталкивающих локомотивов и локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, или локомотивов, следующих из депо, под составы поездов могут устанавливаться определенные участки железнодорожных путей. Железнодорожные станции и порядок приема таких локомотивов определяются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования допускается прием поездов маневровым порядком на свободные участки станционных путей (частично занятые железнодорожным подвижным составом), а также непосредственно к технологическим объектам по маневровому сигналу, установленному на мачте входного (маршрутного) светофора.

Порядок приема таких поездов устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В необходимых случаях допускается прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей. Порядок приема этих поездов, обеспечивающий безопасность движения, устанавливается нормами и правилами.

67. Дежурный по железнодорожной станции не вправе открывать входной светофор, не убедившись в том, что маршрут для приема поездов готов, стрелки заперты, путь приема свободен и маневры на стрелках маршрута приема прекращены.

Входной светофор должен открываться дежурным по железнодорожной станции лично или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, входной светофор открывается диспетчером поездным.

Входной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой прибывающего поезда, а на железнодорожных станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей и других устройств контроля свободности участков пути, — дежурным по железнодорожной станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом прибывающего поезда, а на участках железнодорожных путей необщего пользования при движении вагонами вперед — после прохода светофора всем составом и локомотивом.

68. Не допускается прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора. Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу, по специальному разрешению дежурного по железнодорожной станции только в исключительных случаях и в соответствии с порядком, установленным нормами и правилами.

Скорость следования поезда при приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по железнодорожной станции должна быть не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования — не более 15 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

69. Дежурный по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией диспетчер поездной перед приемом поезда обязан:

убедиться в свободности железнодорожного пути приема поезда;

прекратить маневры с выходом на железнодорожный путь и маршрут приема поезда;

приготовить маршрут приема поезда;

открыть входной светофор.

Порядок действий дежурных по железнодорожным станциям и диспетчеров поездных по выполнению операций, связанных с приемом поезда, устанавливается нормами и правилами.

70. Одновременный прием на железнодорожную станцию поездов противоположных направлений не допускается, если подход к железнодорожной станции хотя бы с одной стороны расположен на затяжном спуске и при этом маршрут приема поезда со стороны, противоположной этому спуску, не изолирован от маршрута приема другого поезда (предохранительным тупиком или взаимным расположением железнодорожных путей). На промежуточных железнодорожных станциях двухпутных и многопутных линий одновременный прием поездов противоположных направлений, кроме того, не допускается, когда продолжение маршрута приема поезда, следующего со стороны, имеющей на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006, пересекает маршрут приема пассажирского, почтово-багажного, грузопассажирского или людского поезда.

71. Прибывающий на железнодорожную станцию поезд должен быть остановлен в пределах полезной длины пути приема, установленной пунктом 32 настоящего приложения.

В случае, если хвост поезда останется за пределами полезной длины пути приема, сигналист или дежурный стрелочного поста обязан немедленно доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, который принимает меры к установке поезда в границах полезной длины пути приема.

На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок контроль за установкой поезда в границах полезной длины пути приема осуществляет дежурный по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией — диспетчер поездной по показаниям контрольных приборов.

Если поезд установить в границах полезной длины пути приема невозможно, дежурный по железнодорожной станции обязан принять меры, обеспечивающие безопасность при передвижениях железнодорожного подвижного состава по смежным железнодорожным путям.

72. Дежурный по железнодорожной станции встречает каждый прибывающий поезд, следя за его состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов.

На железнодорожных станциях, где пути приема поездов удалены или где по местным условиям дежурный по железнодорожной станции не может встречать поезда, их должны встречать работники, указанные в технико-распорядительном акте железнодорожной станции (сигналисты или дежурные стрелочного поста).

В прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично, а на железнодорожных станциях с централизацией стрелок (на участках, не оборудованных автоматической блокировкой) — и по докладу других работников, назначаемых, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

После прибытия на железнодорожную станцию пассажирского, почтово-багажного, людского, воинского людского или грузопассажирского поезда дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — диспетчер поездной принимает необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности этих поездов, предусмотренные в технико-распорядительном акте железнодорожной станции, а также нормах и правилах.

На участках с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по железнодорожной станции, а на железнодорожных станциях, расположенных на участках с автоматической блокировкой, где дежурный по железнодорожной станции по местным условиям не может встречать поезда

и нет других работников (сигналистов, дежурных стрелочного поста), прибытие поездов контролируется по показаниям приборов управления и контроля, кроме того, прибытие на железнодорожную станцию поезда в полном составе должно контролироваться машинистом поездного локомотива по показаниям приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали.

Порядок обеспечения контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе при неисправности приборов управления и контроля устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Перечень железнодорожных станций, где дежурные по железнодорожной станции могут не встречать поезда, и условия обеспечения безопасности движения при приеме поездов устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

73. Время фактического прибытия или проследования каждого поезда и его номер дежурный по железнодорожной станции обязан отметить в журнале движения поездов, а на железнодорожных путях необщего пользования — на графике исполненного движения, немедленно сообщить дежурному по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции, отправившей поезд, и диспетчеру поездному и, кроме того, обеспечить передачу соответствующей информации в автоматизированную информационную систему управления при ее наличии.

На участках с интенсивным движением порядок передачи сведений о прибытии и отправлении поездов устанавливается нормами и правилами.

На железнодорожных станциях, оборудованных аппаратурой автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, которая должна обеспечивать автоматическую запись данных о прибытии или проследовании поезда, разрешается дежурному по железнодорожной станции вести журнал движения поездов в электронном виде, контролируя при этом достоверность получаемой или выдаваемой информации.

74. Дежурный по железнодорожной станции не вправе отправлять поезда на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия дежурного по железнодорожной станции, на которую отправляется поезд. На однопутных участках, оборудованных автоблокировкой, поезда отправляются по указанию диспетчера поездного без предварительного согласия дежурного по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции после освобождения первого блок-участка.

На двухпутных участках отправление поездов производится по указанию дежурного по железнодорожной станции, с которой поезда отправляются по правильному железнодорожному пути, после получения уведомления о прибытии ранее отправленного поезда, а при автоблокировке после освобождения первого блок-участка. Предварительного согласия дежурного по железнодорожной станции, на которую отправляется поезд, не требуется.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление поездов производится только по указанию диспетчера поездного.

Отправление с железнодорожной станции специального самоходного подвижного состава, не оборудованного в соответствии с пунктом 10 приложения № 5 настоящих Правил устройствами безопасности, разрешается по указанию диспетчера поездного на свободный от поездов межстанционный перегон.

Порядок отправления хозяйственных поездов и специального самоходного подвижного состава с железнодорожных станций, ограничивающих перегон, следования их по перегону к месту производства работ, обеспечивающий безопасность движения, устанавливается нормами и правилами.

75. Дежурный по железнодорожной станции (а на участках с диспетчерской централизацией — диспетчер поездной) перед отправлением поезда обязан:

убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке — первого блок-участка;

прекратить маневры с выходом на маршрут отправления поезда;

приготовить маршрут отправления;

открыть выходной светофор или вручить машинисту другое разрешение на занятие перегона.

Порядок действий дежурных по железнодорожным станциям и диспетчеров поездных по выполнению операций, связанных с отправлением поезда, устанавливается нормами и правилами.

76. Не допускается отправление поезда на перегон без разрешения дежурного по железнодорожной станции.

Разрешением на занятие перегона для машиниста отправляющегося поезда является разрешающее показание выходного светофора, а при его неисправности или при отправлении поезда с железнодорожных путей, где не имеется выходных светофоров, — письменное разрешение, зарегистрированное в журнале движения поездов, или распорядительный акт дежурного по железнодорожной станции, переданный по радиосвязи (при наличии устройств регистрации переговоров), или жезл.

Машинист пассажирского и почтово-багажного поезда не вправе отправляться с железнодорожной станции ранее времени, установленного расписанием, а также проследовать безостановочно железнодорожную станцию, где по расписанию предусмотрена остановка для посадки и высадки пассажиров, за исключением случаев, угрожающих безопасности движения или жизни и здоровью людей.

На раздельных пунктах, где остановка пассажирского или почтово-багажного поезда предусмотрена для выполнения технологических операций (скрещение, обгон) и не предназначена для посадки, высадки пассажиров и погрузки, выгрузки багажа и почты, она по указанию диспетчера поездного, передаваемому машинисту и дежурному по железнодорожной станции, может быть сокращена или отменена.

В служебных расписаниях движения поездов такие остановки отмечаются особым знаком, а в афишах и расписаниях, издаваемых для пассажиров, эти остановки не показываются.

77. Дежурный по железнодорожной станции (а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — диспетчер поездной) не вправе открывать выходной светофор или давать другое разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава закончены. При отправлении поездов с железнодорожных станций их формирования, железнодорожных станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или железнодорожных станций, где предусмотрена замена сигнальных дисков, обозначающих хвост поезда, дежурный по железнодорожной станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава разрешения на занятие перегона должен также убедиться в наличии поездного сигнала на последнем вагоне в соответствии с порядком, установленным технически-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

Выходной светофор должен открываться дежурным по железнодорожной станции лично или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, выходной светофор открывается диспетчером поездным.

При нарушении графика движения поездов дежурный по железнодорожной станции перед открытием выходного светофора поезду, следующему за пассажирским, почтово-багажным, людским или грузопассажирским, уведомляет машиниста о следовании за пассажирским поездом.

Выходной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой отправляющегося поезда, а на железнодорожных станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, — дежурным по железнодорожной станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом отправившегося поезда, а на железнодорожных путях необщего пользования при преимущественном движении поездов вагонами вперед только после прохода светофора всем составом и локомотивом.

78. При отправлении поезда со станционных железнодорожных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров, машинист ведущего локомотива, мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава при наличии разрешения на занятие перегона не вправе приводить в движение поезд без указания дежурного по железнодорожной станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по железнодорожной станции либо по его указанию дежурным по парку железнодорожной станции, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста, сигналистом или кондуктором главным грузовых поездов (составителем поездов). Порядок подачи при этом сигнала отправления устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Перед приведением поезда в движение машинист ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава, независимо от их принадлежности, и его помощник должны проверить, не подаются ли с поезда или работниками железнодорожной станции сигналы остановки.

Проводники вагонов пассажирского поезда при наличии препятствия к безопасному следованию поезда должны немедленно принять меры к его остановке.

В случае остановки на перегоне пассажирского поезда (кроме мотор-вагонного поезда) из-за применения стоп-крана или вследствие самопроизвольного торможения проводники должны осмотреть обслуживаемые ими вагоны и при необходимости немедленно подать сигнал остановки в сторону локомотива. При остановке мотор-вагонного поезда на перегоне помощник машиниста обязан выяснить причину и доложить машинисту. В остальных поездах при такой остановке помощник машиниста должен осмотреть поезд, выяснить, в полном ли он составе по номеру последнего вагона, и проверить наличие поездного сигнала на этом вагоне.

Движение пассажирского поезда возобновляется после снятия сигналов остановки всеми проводниками вагонов, а остальных поездов — по докладу помощника машиниста.

Порядок приведения поезда в движение на перегоне в других случаях остановки, не предусмотренной графиком движения (для посадки или высадки людей, погрузки или выгрузки грузов), устанавливается нормами и правилами.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом перед приведением поезда в движение на железнодорожной станции или перегоне машинист должен по радиосвязи получить от начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда сообщение о готовности поезда к отправлению.

79. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала вручается машинисту поезда дежурным по железнодорожной станции лично или через одного из работников локомотивной брига-

ды этого поезда, дежурного по парку железнодорожной станции, оператора, дежурного стрелочного поста, сигналиста или кондуктора главного грузовых поездов (составителя поездов).

Машинист обязан убедиться в фактической возможности занятия перегона.

Порядок вручения машинистам локомотивов разрешений на занятие перегона, обеспечивающий безопасность движения, указывается в технико-распорядительном акте железнодорожной станции.

80. Одновременное отправление и прием на железнодорожную станцию поезда, следующего в том же направлении, не допускается, если подход к железнодорожной станции со стороны принимаемого поезда расположен на затяжном спуске и при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута отправляемого (предохранительным тупиком или взаимным расположением приемо-отправочных железнодорожных путей).

81. Дежурный по железнодорожной станции провожает каждый отправляемый или следующий безостановочно по железнодорожной станции поезд, следя за его состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов.

На железнодорожных станциях, где железнодорожные пути отправления поездов удалены или где по местным условиям дежурный по железнодорожной станции не может провожать поезда, их должны провожать сигналисты или дежурные стрелочного поста.

Об отправлении поезда в полном составе дежурный по железнодорожной станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично.

На участках с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по железнодорожной станции, и на железнодорожных станциях, оборудованных электрическими рельсовыми цепями или другими устройствами контроля свободности участков железнодорожного пути, где дежурный по железнодорожной станции по местным условиям не может провожать поезда и нет других работников (сигналистов, дежурных стрелочного поста), отправление поездов контролируется по показаниям приборов управления и контроля.

Перечень железнодорожных станций, где дежурные по железнодорожной станции могут не провожать поезда, и условия обеспечения безопасности движения при отправлении поездов устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В случае обнаружения в поезде неисправности, угрожающей безопасности движения, а также при проследовании поезда без установленных поездных сигналов работник, провожающий поезд, обязан принять меры к его остановке.

82. Ответственными за правильность формирования поезда являются работники железнодорожных станций.

Работники железнодорожной станции владельца инфраструктуры или владельца железнодорожного пути необщего пользования (если железнодорожная станция расположена на железнодорожных путях необщего пользования) перед отправлением поезда должны в точном соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции, технико-распорядительным актом, графиком движения и планом формирования поездов проверить правильность формирования поезда, правильность и прочность крепления грузов на открытом железнодорожном подвижном составе, убедиться, что сохранность грузов полностью обеспечена, поезд имеет установленные сигналы и снабжен необходимым поездным инвентарем.

Техническое обслуживание поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост грузовых и грузопассажирских поездов, навешивание сигнальных приборов на эти поезда и снятие их возлагаются на работников вагонного хозяйства.

Порядок проверки поезда и ответственность соответствующих работников железнодорожной станции в зависимости от местных условий устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

83. На все грузовые и пассажирские поезда на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда машинисту ведущего локомотива выдаются учетный документ, который составляется на железнодорожной станции формирования поезда в соответствии с нормами и правилами и сопровождает поезд на всем пути следования (далее — натурный лист), и перевозочные документы в запечатанном виде.

На пассажирские (кроме мотор-вагонных поездов) и почтово-багажные поезда натурный лист поезда машинисту ведущего локомотива и начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда выдается на железнодорожных станциях формирования и на железнодорожных станциях оборота.

На поезда, в которых имеется кондуктор главный (составитель поездов), натурный лист и перевозочные документы выдаются ему. В этом случае кондуктор главный (составитель поездов) обязан ознакомить машиниста по натурному листу с составом отправляемого поезда.

При прицепках и отцепках вагонов в пути следования в натурный лист поезда работниками железнодорожных станций, на которых выполняются указанные операции, должны вноситься соответствующие изменения.

84. Время фактического отправления или проследования каждого поезда, его номер, а при необходимости и другие данные, характеризующие состав поезда, дежурный по железнодорожной станции обязан отметить в журнале движения поездов, а на железнодорожных путях необщего пользования — на графике исполненного движения и немедленно сообщить дежурному по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции, на которую отправлен поезд, и диспетчеру поездному. Кроме того, дежурный по железнодорожной станции должен обеспечить передачу необходимых данных о поезде в автоматизированную информационную систему управления (при ее наличии).

На железнодорожных станциях, оборудованных аппаратурой автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, которая должна обеспечивать автоматическую запись данных об отправлении или проследовании поезда, разрешается дежурному по железнодорожной станции вести журнал движения поездов в электронном виде, контролируя при этом достоверность выдаваемой или получаемой информации.

85. Основными средствами сигнализации и связи при движении поездов являются автоматическая и полуавтоматическая путевые блокировки.

При организации двустороннего движения на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных автоблокировкой в одном направлении, движение поездов в противоположном направлении (по неправильному железнодорожному пути) может осуществляться по сигналам локомотивных светофоров.

На отдельных участках может применяться как самостоятельное средство сигнализации и связи автоматическая локомотивная сигнализация.

На малоинтенсивных линиях (участках) железнодорожных путей общего пользования и на железнодорожных путях необщего пользования в качестве средств связи при движении поездов допускается применять электрожезловую систему и телефон.

В исключительных условиях по указанию, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования допускается отправлять поезда с разграничением временем.

На каждом железнодорожном пути межстанционного перегона одновременно может действовать одно средство сигнализации и связи.

Порядок организации движения поездов при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сиг-

нализации и связи, при следовании по сигналам локомотивных светофоров, при электрожезловой системе, телефонных средствах связи, а также порядок отправления поездов с разграничением временем устанавливается нормами и правилами.

86. На отдельных малоинтенсивных линиях (участках) и железнодорожных путях необщего пользования движение поездов допускается:

по приказам диспетчера поездного, передаваемым непосредственно машинисту ведущего локомотива по поездной радиосвязи;

при посредстве одного жезла;

при посредстве одного локомотива;

в отдельных случаях, если границы двух железнодорожных станций совпадают, на железнодорожных путях необщего пользования допускается применять маневровый порядок движения.

Перечень участков и железнодорожных путей необщего пользования и порядок организации движения поездов при этих средствах связи устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

87. При автоматической блокировке разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

Как исключение, на проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается в каждом отдельном случае с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования установка условно-разрешающего сигнала, подаваемого знаком в виде буквы "Т", нанесенным на щите опоры светофора. Наличие этого сигнала служит разрешением грузовому поезду на проследование красного огня светофора без остановки. При этом поезд должен проследовать светофор с красным огнем со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования — не более 15 км/ч.

После остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим, если машинист видит или знает, что впередилежащий блок-участок занят поездом или имеется иное препятствие для движения, запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится. Если машинист не знает о нахождении на впередилежащем блок-участке поезда (иного препятствия), он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающего огня, вести поезд до следующего светофора со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования — не более 15 км/ч.

В случае, когда следующий проходной светофор будет в таком же положении, движение поезда после остановки продолжается в том же порядке.

В случае, если после проследования в установленном порядке проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшего проходного светофора и при дальнейшем следовании по блок-участку на локомотивном светофоре появится желтый или зеленый огонь, машинист может увеличить скорость движения, но не более 40 км/ч, и следовать с особой бдительностью до следующего светофора.

При неустойчивом показании огней на локомотивном светофоре во время следования по блок-участку машинист следует до следующего светофора со скоростью не более 20 км/ч.

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре проходной светофор с погасшим огнем разрешается проследовать безостановочно, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

88. При полуавтоматической блокировке:

разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора;

на однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо предварительное получение от дежурного по железнодорожной станции смежной (соседней) железнодорожной станции, на которую отправляется поезд, блокировочного сигнала согласия и переключить блок-систему на соответствующее направление движения.

89. При автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи:

разрешением на занятие первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора;

разрешением на занятие следующего блок-участка служит разрешающее показание локомотивного светофора.

При перерыве действия всех средств сигнализации и связи движение поездов производится на однопутных участках при посредстве письменных извещений, а на двухпутных участках с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями.

Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех средств сигнализации и связи устанавливается нормами и правилами.

90. Максимальные допускаемые на железнодорожном транспорте общего пользования скорости движения поездов в зависимости от конструкции железнодорожного пути и типов железнодорожного подвижного состава устанавливаются нормами и правилами, а также настоящими Правилами.

Скорости движения поездов по железнодорожным путям необщего пользования устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании норм и правил и настоящих Правил.

Скорости движения поездов по перегонам и железнодорожным станциям предусматриваются в графике движения поездов. При этом скорость движения на боковые железнодорожные пути по стрелочным переводам с крестовиной марки 1/11 и круче должна быть не более 40 км/ч, по стрелочным переводам марки 1/9 пассажирских поездов — не более 25 км/ч, по переводам из рельсов типа Р65 с крестовиной марки 1/11 — не более 50 км/ч, по симметричным стрелочным переводам с крестовиной марки 1/11 — не более 70 км/ч, по переводам с крестовиной марки 1/18 — не более 80 км/ч, с крестовиной марки 1/22 — не более 120 км/ч.

Скорость проследования поездами светофора с одним желтым (немигающим) огнем не должна превышать 60 км/ч, а для пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 км/ч, скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем должна устанавливаться не более 100 км/ч.

Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем, расположенного на участке, оборудованном автоблокировкой, на расстоянии менее требуемого тормозного пути от следующего светофора, а на участке, не оборудованном автоблокировкой, расположенного от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Скорость движения поезда вагонами вперед допускается не более 25 км/ч, для хозяйственных поездов при наличии радиосвязи на локомотиве и специальном самоходном подвижном составе в зависимости от конструкции специального самоходного подвижного состава, восстановительных и пожарных поездов — не более 40 км/ч. Скорость следования снегоочистителей устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При приеме на тупиковые станционные железнодорожные пути скорость движения поезда в начале пути приема должна быть не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования — не более 15 км/ч.

Скорость движения поездов на железнодорожных путях необщего пользования при приеме на частично занятые железнодорожные пути или на технологические участки производства не должна превышать 15 км/ч в начале пути приема.

Скорость движения мотор-вагонного поезда при приеме на свободный участок железнодорожного пути, когда следующий участок этого железнодорожного пути занят другим мотор-вагонным поездом, допускается не более 20 км/ч.

Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или приказе, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а при отсутствии этих указаний — не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования — не более 15 км/ч.

91. В случаях, когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад, на поезда выдаются соответствующие предупреждения.

Предупреждения выдаются:

при неисправности железнодорожного пути, устройств контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

при вводе в действие новых видов средств сигнализации и связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров и при их неисправности, когда светофор невозможно привести в закрытое положение;

при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации;

при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;

при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин;

при постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка;

при работе съемных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути, а также когда необходимо предупредить локомотивные бригады об особых условиях следования поезда.

Выдача предупреждений на поезда производится в соответствии с порядком, установленным нормами и правилами.

92. На двухпутных перегонах каждый главный железнодорожный путь, как правило, служит для движения поездов в одном определенном направлении.

На многопутных железнодорожных линиях железнодорожных путей общего пользования порядок движения по каждому главному железнодорожному пути и организации движения поездов на участках трехниточного или четырехниточного железнодорожного пути (при сплетении железнодорожных путей) устанавливается владельцем инфраструктуры в соответствии с требованиями норм и правил и настоящих Правил.

93. Для регулирования движения поездов по приказу диспетчера поездного может применяться отправление поездов по неправильному железнодорожному пути.

Отправление пассажирских поездов по неправильному железнодорожному пути допускается как исключение в каждом отдельном случае по приказу уполномоченного работника, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Меры обеспечения безопасности движения при следовании поездов по неправильному железнодорожному пути устанавливаются нормами и правилами.

94. При необходимости на железнодорожных путях общего пользования владелец инфраструктуры может организовывать движение с применением соединения поездов и следования их соединенными с действующими локомотивами в голове каждого из этих поездов, с установлением порядка, обеспечивающего безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

95. Следование поездов вагонами вперед допускается:

при движении на железнодорожные пути необщего пользования и по этим железнодорожным путям и обратно;

при движении хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов;

в иных случаях, установленных нормами и правилами.

В голове такого поезда ставится вагон, на котором должен находиться работник, в обязанности которого входит слежение за свободностью железнодорожного пути и при угрозе безопасности движения или жизни людей принимать меры к остановке поезда.

На железнодорожных путях необщего пользования в случаях, если для следования вагонами вперед в голове такого поезда не может быть поставлен вагон с переходной площадкой и не может находиться работник, обязанный следить за свободностью железнодорожного пути, порядок, обеспечивающий безопасность движения при этом поездов, устанавливается нормами и правилами. На открытых горных разработках при следовании специализированных поездов (вертушек), не сопровождаемых составителем, вагонами вперед первый по ходу движения вагон должен быть оборудован звуковым и в темное время — световым сигналами.

96. Машинист обязан:

иметь свидетельство на право управления соответствующим типом подвижного состава, а также формуляр с отметкой о прохождении проверки знаний норм и правил и настоящих Правил;

знать конструкцию локомотива (мотор-вагонного поезда), специального самоходного подвижного состава, на котором должна осуществляться его работа в соответствии с установленными квалификационными требованиями, профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначение, а также места расположения железнодорожных переездов на обслуживаемом участке, иметь расписание движения поездов на обслуживаемом им участке;

при приемке локомотива (мотор-вагонного поезда), специального самоходного подвижного состава убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц и радиосвязи, приборов для подачи звукового сигнала, а по записи в журнале технического состояния локомотива убедиться в исправном действии локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, проверить наличие сигнальных принадлежностей, противопожарных средств;

при курсировании по принадлежащим владельцу инфраструктуры железнодорожным путям общего пользования владельцу железнодорожных путей необщего пользования иметь документ о прохождении медицинского осмотра и установленных предрейсовых и предсменных видов медицинских осмотров;

обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения;

выполнять иные требования норм и правил и настоящих Правил.

97. После прицепки локомотива к составу поезда (специального самоходного подвижного состава к составу хозяйственного поезда) машинист обязан:

убедиться в правильности сцепления локомотива, специального самоходного подвижного состава с первым вагоном состава и соединения

воздушных рукавов и электрических проводов, а также в открытии концевых кранов между ними;

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

получить справку об обеспечении поезда тормозами, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;

ознакомиться по натурному листу с составом грузового и грузо-пассажирского поезда — наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, а также открытого железнодорожного подвижного состава;

ознакомиться по натурному листу с составом пассажирского и почтово-багажного поезда — наличием вагонов, занятых грузобагажом и багажом;

если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом, установить присвоенный номер поезда на пульте управления радиостанцией.

После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда с электроотоплением вагонов машинист обязан опустить токоприемники для подключения электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, машинист ведущего локомотива, мотор-вагонного поезда, специального самоходного подвижного состава обязан перед отправлением с железнодорожной станции включить эти устройства, а на участках, оборудованных радиосвязью, убедиться, что радиостанция включена и путем вызова проверить радиосвязь с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и, соответственно, с руководителем работ в хозяйственном поезде.

98. При ведении поезда машинист и его помощник обязаны:

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

следить за состоянием и целостностью поезда, а на электрифицированных участках, кроме того, и за состоянием контактной сети;

наблюдать за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива, специального самоходного подвижного состава;

при входе на железнодорожную станцию и проходе по станционным железнодорожным путям подавать установленные сигналы, следить по стрелочным указателям за правильностью маршрута, за свободностью железнодорожного пути и сигналами, подаваемыми работниками железнодорожных станций, а также за движением поездов и маневровыми передвижениями на смежных железнодорожных путях, немедленно принимая меры к остановке при угрозе безопасности движения.

После остановки поезда на железнодорожной станции, если в нем обнаружены какие-либо неисправности, машинист обязан немедленно доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — диспетчеру поездному.

При необходимости остановки на железнодорожной станции машинист обязан остановить поезд, не проезжая выходного светофора (при его отсутствии — предельного столбика) пути приема. При этом локомотив грузового поезда должен быть остановлен у выходного сигнала (при его отсутствии — у предельного столбика). Не доезжая до них, машинист может остановить поезд, только если убедится через дежурного по железнодорожной станции по поездной радиосвязи, что весь состав установлен в границах полезной длины пути приема.

В случае обнаружения в пути следования неисправности светофоров автоблокировки, повреждения железнодорожного пути, контактной сети

и других сооружений и устройств, неисправности в поездах, следующих по смежным железнодорожным путям, машинист обязан сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поездному. При наличии поездной радиосвязи сообщение об этих неисправностях машинист должен передать по радиосвязи дежурному по железнодорожной станции ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поездному, а при необходимости и машинисту поезда, следующего по смежному железнодорожному пути.

При следовании в условиях ограничения видимости (туман, ливень, метель и др.) сигналов, сигнальных указателей и знаков машинисту разрешается для обеспечения безопасности движения снижать установленную скорость движения поезда.

99. 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 в 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;

проследовать сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку (во избежание остановки на ней локомотива), со скоростью не менее 20 км/ч;

при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить средства экстренного торможения для остановки поезда.

100. В пути следования машинист не вправе:

превышать скорости, установленные настоящими Правилами, приказом владельца инфраструктуры, перевозчика, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов;

отвлекаться от управления локомотивом, мотор-вагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием железнодорожного пути;

отключать исправно действующие устройства безопасности или вмешиваться в их работу;

отправляться на перегон при отказе на локомотиве, специальном самоходном подвижном составе тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда, и невозможности устранения причины отказа.

101. Движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты других локомотивов, в том числе подталкивающего, обязаны подчиняться всем указаниям и сигналам машиниста ведущего локомотива и повторять их.

Порядок работы подталкивающих локомотивов устанавливается, соответственно, владельцами инфраструктур, владельцами железнодорожных путей необщего пользования.

102. Не допускается проезд в рабочей кабине локомотива лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением кондукторов главных (составителей поездов), а также должностных лиц, имеющих разрешение на такой проезд, в соответствии с нормами и правилами и решением, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, но не более двух человек одновременно.

103. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист обязан:

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

привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива, на специальном самоходном подвижном составе автотормоза, а при наличии приборов управления и вспомогательный тормоз;

немедленно объявить по радиосвязи об остановке машинистам локомотивов и мотор-вагонных поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые должны немедленно доложить об этом диспетчеру поездному. Кроме того, машинист пассажирского поезда обязан сообщить о причине остановки начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда по радиосвязи, а машинист специального самоходного подвижного состава — руководителю работ в хозяйственном поезде;

если остановка не связана с задержкой поезда у светофора с запрещающим показанием, выяснить ее причины и возможность дальнейшего следования;

если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 и более минут и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах, привести в действие ручной тормоз локомотива, специального самоходного подвижного состава и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде). В поездах, где такие работники отсутствуют, помощник машиниста должен уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки, а при недостатке их, кроме того, привести в действие ручные тормоза вагонов в соответствии с порядком, установленным, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании норм и правил;

дополнительно сообщить по поездной радиосвязи дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших препятствий для движения. При неисправности поездной радиосвязи сообщение дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному передать посредством других видов технологической электросвязи или с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (через помощника машиниста, кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде);

совместно со всеми работниками, обслуживающими поезд, принять меры к устранению возникшего препятствия для движения, а в необходимых случаях обеспечить ограждение поезда и смежного железнодорожного пути.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом выполнение операций по закреплению и ограждению поезда производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками пассажирских вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи или другим видам технологической электросвязи, установленным приложением № 2 к настоящим Правилам.

104. Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, производится:

пассажирского — при затребовании восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива — немедленно после вызова;

если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи, — немедленно после остановки поезда.

Во всех случаях немедленно должно быть ограждено место препятствия для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона и в первую очередь со стороны ожидаемого поезда.

Порядок ограждения и действия работников устанавливаются нормами и правилами.

105. На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления вслед идущего поезда принять меры к его остановке.

106. Если поезд остановился на подъеме и в хвосте нет подталкивающего локомотива, машинист при необходимости может осадить поезд на более легкий профиль того же перегона.

В этом случае впереди осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор главный грузовых поездов или руководитель работ в хозяйственном поезде. Скорость осаживания поезда должна быть не более 5 км/ч.

Осаживание не допускается:

пассажирских поездов во всех случаях;

на перегонах, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи;

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

если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех 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, машинист должен немедленно затребовать вспомогательный локомотив.

Перечень таких мест и норм массы устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

107. Поезд может быть возвращен с перегона обратно на железнодорожную станцию отправления только по распоряжению дежурного по железнодорожной станции этой железнодорожной станции в соответствии с порядком, установленным нормами и правилами.

108. Если поезд не может самостоятельно следовать после остановки, он выводится с перегона вспомогательным локомотивом в соответствии с порядком, установленным нормами и правилами.

Порядок действия локомотивных бригад при разрыве поезда устанавливается нормами и правилами.

На участках, оборудованных автоблокировкой и поездной радиосвязью, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду может быть использован локомотив следом идущего грузового поезда и в исключительных случаях разрешается производить подталкивание следом идущим поездом нормальной массы и длины.

При вынужденной остановке на перегоне мотор-вагонного поезда и невозможности его дальнейшего самостоятельного движения разрешается прицеплять к нему следом идущие мотор-вагонный поезд или резервный локомотив для вывода на железнодорожную станцию.

109. 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.

Порядок затребования, назначения и движения восстановительных или пожарных поездов и вспомогательных локомотивов, а также порядок соединения на перегоне двух мотор-вагонных поездов и их дальнейшего следования устанавливаются нормами и правилами.

110. Движение съемных подвижных единиц производится без выдачи поездных документов на право занятия перегона (кроме дрезин съемного типа) и не должно вызывать нарушения следования поездов по расписанию. Все съемные подвижные единицы должны иметь оси с электрической изоляцией.

Порядок движения съемных подвижных единиц, обеспечивающий безопасность движения поездов, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.